ville à vélo

N°120 SEPTEMBRE-OCTOBRE 2005

bimestriel du GRACQ - les cyclistes quotidiens asbl

2€ - gratuit pour les membres

Edito
- Économisons nos énergies fossiles 2

Dossier : Mobilité
- Plan de mobilité : pari sur l'évolution 3
- Gand : une mobilité exemplaire 4
- CIEM : un centre universitaire dédié à la mobilité 11
- Mobility manager : métier d'avenir ? 12
- Bruxelles-ville : mobilité retardée ? 13
- Test : quel accès pour les personnes handicapées ? 15
- Stop aux parents taxi 15
- Région de Bruxelles : nouvelle carte cyclable 15

Bruxelles
- Dimanche sans voiture : infos pratiques 17
- Le point sur le plan directeur vélo 18
- Zones 30 à consultation publique ! 19
- Chronique d'un cycliste quotidien (17) 20
- Règlement régional d'urbanisme : cyclistes réagissez 20

Wallonie
- Namur vous met en selle ! 21
- Namur : formation Vélo Trafic 22
- Nivelles : une nouvelle locale est née ! 22
- Liège : expo sur l'évolution de la mobilité 22
- Thuin : premiers effets du PCM 23
- Liège : la maison des cyclistes a 5 ans 23
- Liège : info avaries 24
- Petites gares SNCB : fermées mais occupées 25
- Brabant wallon : Vélo découverte 26

Vie de l'association
- J'achète à vélo : tout sur l'opération 27
- Parking vélo : Delhaize et Colruyt disent « oui » 29
- Dynamobile 2005 : franc succès 30
- Touring et GRACQ : un an de dialogue 31
- Réédition du manuel du cycliste 32
- Courrier des lecteurs 33

Encyclopédie
- Entretien : Annie-Claude Sebban, docteure ès vélo 33

Société
- Brèves nouvelles d'ici et d'ailleurs 35

Agenda 36

Quand la mobilité des uns

fait l'accessibilité des autres

GRACQ - les cyclistes quotidiens asbl

15 rue de Londres 1050 Bruxelles • tél 02 502 61 30 • info@gracq.org • www.gracq.org

Économisons nos énergies fossiles

EDITO

Aujourd'hui, paradoxalement, l'homme des pays riches se déplace énormément, mais ne se bouge pas assez.

Il consomme sans compter les précieuses ressources énergétiques de notre planète pour se déplacer sans effort, souvent au moyen de son véhicule motorisé individuel, pas toujours de manière très rationnelle. Il va vivre « à la campagne », cherchant une saine qualité de vie, mais s'engouffre quotidiennement dans des embouteillages, polluant l'air et contribuant à dérégler le climat. Je caricature à peine. Et quand le prix du pétrole flambe, il se présente en victime, vache à lait d'un état profiteur, et refuse de reconnaître les coûts externes qu'il génère et les énormes dégâts dont il est partiellement responsable.

Très peu de voix s'élèvent finalement pour recommander aux automobilistes une conduite plus économe (moins rapide, moins agressive et dans des véhicules moins gourmands), l'utilisation d'autres moyens de déplacement ou même simplement un usage plus rationnel de l'automobile. Idem à propos des excès du transport par route. Il est évident qu'il est plus facile de s'attirer les sympathies de son public en réclamant une baisse des accises sur l'essence ou le diesel qu'en remettant en cause nos comportements égoïstes d'enfants gâtés. Ma question : le droit à la mobilité réclamé par certains n'implique-t-il pas par solidarité avec les autres habitants de la planète un devoir d'économiser un maximum d'énergie fossile et de produire un minimum de gaz à effet de serre ?

D'autre part, « l'homo automobilis » manque d'exercice physique. Sa santé s'en dégrade. Sachant que 10% de ses déplacements en voiture font moins d'un kilomètre, et que 50% font moins de 5 km, le vélo devient une alternative de plus en plus intéressante pour les distances courtes : bon marché, rapide, valorisante, respectueuse de l'environnement et bonne pour la sécurité sociale.

Notre campagne « J'achète à vélo » s'inscrit parfaitement dans ce double contexte.

Depuis le début du siècle, la 3e semaine de septembre voit s'organiser à l'échelle européenne la Semaine de la Mobilité et la journée « en ville sans ma voiture », pour faire réfléchir l'homo automobilis sur les problèmes de « mobilité » (et d'accessibilité) et lui donner l'occasion de tester d'autres modes de déplacement en situation réelle vers le travail, vers l'école, vers les commerces, vers les loisirs, etc.

La France qui avait lancé la « journée sans voiture » dès 1997, a renoncé à l'organiser depuis cette année, préférant la remplacer par une semaine de promotion des transports publics.

En Belgique, on continue à l'organiser malgré un certain essoufflement. La Région de Bruxelles-Capitale préfère fermer tout son territoire à l'automobile un dimanche plutôt que de l'organiser en semaine (le 22) en situation réelle sur des territoires plus petits, comme le Pentagone. Conséquence : le « dimanche sans voiture » à Bruxelles est devenu un grand événement touristico-festif, voire un grand défouloir collectif, souvent très éloigné du contexte de la vie réelle. Les règles du Code y sont peu contrôlées et donc très peu respectées. Le « grand n'importe quoi » de certains de ces « cyclistes du dimanche » jette malheureusement le discrédit sur l'ensemble des cyclistes. Peu de parents profitent de l'occasion pour éduquer leurs enfants à rouler correctement à vélo dans la ville, ne serait-ce qu'en leur donnant le bon exemple. Bref, cette grande fête du vélo de loisir apporte finalement assez peu de transfert modal durable vers le vélo quotidien, la plupart reprenant leur voiture dès le lendemain pour cause d'insécurité routière, la réalisation des aménagements cyclables ayant pris beaucoup de retard au cours de la dernière décennie. Dommage car la hausse du prix des produits pétroliers aurait été de nature à convaincre de nombreux automobilistes de passer au vélo.

Bernard Dehaye, président

Les textes et photos pour le prochain *Ville-à-Vélo* (n°121 de novembre-décembre 2005) doivent parvenir au plus tard le 10 octobre 2005, au secrétariat de rédaction du *Ville-à-Vélo* : villeavelo@gracq.org

Le Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens asbl a pour but de favoriser l'usage utilitaire du vélo et d'augmenter sa quote-part dans l'ensemble des transports. Nos démarches visent à l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes, à leur meilleure formation et à une valorisation de l'image du vélo auprès du public et des décideurs politiques et administratifs.

Président d'honneur:
Jacques Dekoster
Président: Bernard Dehaye

Le Ville-à-Vélo est la revue du GRACQ asbl. Il est publié 6 fois par an (les mois impairs). Les vues exprimées dans le Ville-à-Vélo sont celles de leurs auteurs et n'expriment pas nécessairement la position du GRACQ asbl.

Rédacteur en chef :
Bernard Dehaye
Mise en page : Catherine Ruelle
Secrétariat de rédaction :
Stéphanie D'Haenens,
GRACQ – Maison des Cyclistes
15, rue de Londres
1050 Bruxelles
villeavelo@gracq.org
Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.

En Belgique, le GRACQ est associé à son homologue néerlandophone, le Fietsersbond vzw pour les questions fédérales. Il est aussi membre du Bicycle Council qui réunit les fabricants, les importateurs et différentes associations de cyclistes.

En Europe, le GRACQ est membre fondateur de la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) (40 organisations dans 27 pays). Le réseau de villes Cities for Cyclists, les conférences Velo-City® et les itinéraires EuroVelo® sont des produits de l'ECF.

Plan de mobilité : pari sur l'évolution des modes de vie

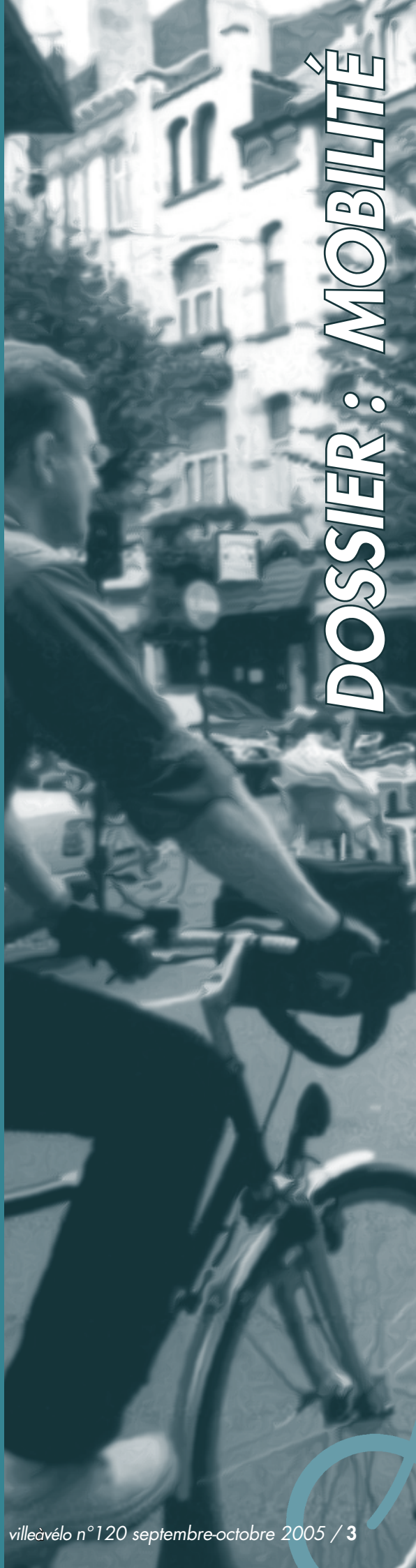
Un plan de mobilité est une réalisation dont l'objectif est d'aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements d'une région, d'une commune, d'un quartier, d'une entreprise, d'une collectivité, d'un établissement scolaire ou d'un pôle attirant des visiteurs (parc d'attraction ou de loisirs, manifestations culturelles, sportives ou commerciales telles que foire, festival). Il vise à en améliorer l'accessibilité pour tous les usagers (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, automobilistes, navetteurs, gérants de commerce, riverains, touristes, transporteurs de marchandises, etc.).

Dans le cas des centres urbains et de leurs périphéries, il vise à réduire les nuisances liées à l'usage individuel de la voiture, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail, domicile-école ou ceux induits par la fréquentation de visiteurs et le transport de marchandises. Au niveau national, les trajets domicile-travail représentent à eux seuls environ un tiers des déplacements. De surcroît, l'usage systématique de la voiture contribue à limiter la diversité des choix modaux.

La problématique des plans de mobilité est donc vaste, car elle a trait non seulement à des enjeux environnementaux mais plus encore à des enjeux économiques et sociaux. En ce sens, un plan de mobilité implique de facto une démarche sur le long terme, qui mise sur l'évolution des modes de vie. Ainsi, un plan de déplacement scolaire proposera des alternatives aux parents qui ont l'habitude de déposer leurs enfants devant la porte de l'école. De nouveaux comportements permettront de sécuriser les abords des écoles et offriront une autonomie de déplacement aux enfants ainsi qu'un temps réinventé pour les parents.

Ce dossier propose d'éclairer la notion de mobilité intimement liée à la notion d'accessibilité. Il aborde, de l'échelle d'une ville à celle d'un quartier, différents scénarios volontaristes. Les résultats sont contrastés en fonction des réalités politiques et administratives locales. Gand n'est pas Bruxelles, qui n'est pas Liège, qui n'est pas Bologne…

Stéphanie D'Haenens
Coordination Ville-à-Vélo



Gand : Pas de politique vélo sans politique globale d'accessibilité et de mobilité

Photos GRACQ

La ville de Gand mène des campagnes générales de promotion du vélo.

Gand est une ville souvent citée en exemple lorsqu'on parle gestion de la mobilité et de l'accessibilité à la ville. Ainsi a-t-elle reçu, par exemple, une excellente cote dans le cadre du projet européen « BYPAD » (Bicycle Policy Audit)[1], comparant la qualité des politiques cyclables.

La volonté politique d'y favoriser le vélo est ancienne (les SUL, on s'en souvient, ont été introduits avant même que soit voté en 1993 le plan cyclable communal) ; le Plan communal de Mobilité a suivi en décembre 1996. Ce dernier a ensuite été complété par un référendum relatif aux projets d'extension et d'amélioration des transports publics (1999) et de plans sur la « qualité de la circulation » (en 1999 toujours). Si tout a commencé par le vélo, la réflexion, puis l'action, se sont élargies pour adopter finalement une approche globale des questions de mobilité et d'accessibilité.

Une politique engageant la ville entière

C'est cette approche globale de la question qui caractérise sans doute le mieux Gand. Ainsi, le Plan vélo s'attèle évidemment à améliorer les infrastructures cyclables, mais promeut également de nombreuses actions sur le comportement des différents usagers. Alors que nous sommes (trop) habitués à des plans de mobilité et, plus prosaïquement, à des mesures de gestion qui empilent les initiatives les unes sur les autres pour tenter de satisfaire tout le monde, l'approche gantoise dit textuellement : « pas de politique cyclable sans une politique automobile compatible ».

Précision utile : l'échevin qui fut à l'origine du premier plan vélo (Frank Beeke) est aujourd'hui devenu bourgmestre. Sans doute un signe qui montre bien cette volonté de transversalité ; les nombreux documents distribués par le service Mobilité portent tantôt la signature de l'échevine de la mobilité (qui gère également l'urbanisme), tantôt celle de l'échevin des travaux, voire celle du bourgmestre. Fréquemment, ces signatures sont associées.

À titre de comparaison, les chiffres relatifs à Liège sont repris à la suite de ceux de Gand (voir tableau).

Gand, c'est 229.000 habitants, 110.000 écoliers et étudiants (tous ne sont pas domiciliés), un réseau routier de 1.050 km (dont un cinquième géré par la Région flamande), une ville qui n'a pas succombé à toutes les sirènes des Golden Sixties : ainsi, Gand a dit non aux projets de l'Etat (fédéral à l'époque) de construire sur les bords de la Lys un réseau de métro ; l'université et les hautes écoles sont restées en ville,…

Depuis 1999, la population recommence à augmenter. C'est aussi une ville qui n'a jamais été en déficit ; elle n'a donc jamais connu de tutelle financière, et dispose de moyens d'actions proportionnellement plus importants que la grande majorité des villes et communes francophones.

[1] **En 2003-2004, sur les 42 villes (dont 4 villes belges) des 15 pays participants, Gand était classée 3ème. Lire « BYPAD : une méthode testée »,** *Ville à Vélo* **116, janvier 2005, page 5.**

Les quatre lignes de force du plan gantois de mobilité

La philosophie du plan se résume en un slogan « *voor een leefbaar en bereikbaar Gent* » (Pour un Gand agréable à vivre et accessible). Il se décline en quatre lignes de force :

1. Pas de circulation motorisée de transit au cœur de la ville
2. Ce cœur de ville est ceinturé par un itinéraire d'accès aux parkings
3. Un stationnement aisé et proche
4. Davantage d'espace pour les piétons, les cyclistes et les transports publics

Le Plan peut aussi s'appréhender selon une dynamique complémentaire, en 7 questions :

- Gand et les piétons : peut-on améliorer la situation et faciliter la vie des piétons ?
- Gand et les cyclistes : peut-on en augmenter le nombre et améliorer la sécurité globale des déplacements à vélo ?
- Gand et les transports publics : peut-on en doubler la part modale ?
- Gand et les autos : peut-on en diminuer l'importance ?
- Gand et ses habitants : peut-on améliorer la qualité de vie ?
- Gand et le stationnement : peut-on rendre la situation plus ordonnée ?

Enfin, une préoccupation essentielle : celle qui tourne autour de la communication, l'information et la participation : « Ensemble, on est plus forts ».

Le ton est donc donné d'emblée : **pour augmenter significativement les déplacements doux, pas de miracle ; il faut leur faire de la place et donc, faire diminuer la pression multiforme des circulations motorisées en ville.**

Une politique de stationnement rigoureuse

Gand possède la zone piétonne la plus étendue de Belgique : environ 30 ha, d'un seul tenant. Elle abrite de nombreuse activités centrales et 9.000 habitants. Aucun parking public n'est établi à l'intérieur de cette zone, où les piétons et les cyclistes ont la priorité absolue. La circulation y est interdite entre 11h et 18h. Seuls certains usagers (habitants qui possèdent un garage sur terrain privé, professionnels de la santé, livreurs et transports de fonds, professionnels de l'horeca pour livraison, services de secours évidemment,…) peuvent aussi accéder à la zone entre 11h et 18h. Attention ! Ces autorisations ne permettent pas de stationner en rue ou sur d'autres espaces publics, mais juste d'accéder à des destinations situées hors des espaces publics.

Des procédures simples, mais rigoureuses, ont été mises au point pour obtenir ces autorisations. Elles ont une validité d'une année. Les gestionnaires sont, par la force des choses, de plus en plus rigoureux car avec les années, les demandes « curieuses » se multiplient… À en croire les demandes, il y a plus de médecins dans la zone centrale que de patients ! En 2004, 16.500 cartes d'accès à la zone 1 ont été distribuées.

Notons que, lorsqu'on ne dispose pas de garage, on peut obtenir gratuitement une carte riverain par ménage. Une seconde (et uniquement une seconde) peut-être acquise pour 200 €/an (500 secondes cartes ont été vendues). Ce chiffre relativement modeste des secondes cartes montre qu'une responsabilisation via paiement est utile pour éviter l'émission de cartes « de complaisance »). Des procédures spécifiques sont prévues pour les conducteurs de voitures de société et les voitures en leasing.

	GAND	LIÈGE [1]
Conducteur d'auto	43,0%	50,9%
Passager	16,0%	23,3%
Total **auto**	**59,0%**	**74,2%**
Piétons	17,5%	17,9%
Cyclistes	14,0%	(2 roues) 2,9%
Bus	3,5%	2,6%
Tram	2,0%	/
Train	2,0%	0,7%
Autres		1,7%

[1] **Source : Chiffres 2002 repris dans le Plan Communal de Mobilité de la ville de Liège**

Les véhicules de PMR (personnes à mobilité réduite) et les taxis jouissent d'une accessibilité sans restriction à la zone centrale.

On voit tout de suite la conséquence de cette politique : **la toute grande majorité des visiteurs du centre ville doit s'y rendre en tram, en (trolley) bus, à pied ou à vélo.**

Outre une offre encore limitée de P+R (parking de dissuasion) en périphérie, 9 parkings en ouvrage (environ 4.500 emplacements) ceinturent la zone centrale, devenue donc tout à fait imperméable aux circulations de transit, et sont reliés par une « Parkeer-route ». Un système de 75 panneaux de signalisation dynamique, équipant tous les axes de pénétration, permet à l'automobiliste de savoir combien d'emplacements sont encore disponibles dans chacun des 9 parkings.

Photos GRACQ

L'hypercentre de Gand est ceinturé par une "Parkeer-route" qui empêche la circulation de transit.

La Ville gère, via une Régie communale, la majorité de l'offre de parking en ouvrage, ce qui offre deux avantages : une bonne intégration de la gestion de l'offre de stationnement sur et hors voirie, et la possibilité de mener une politique de prix cohérente. Je reviendrai plus bas sur cette clé essentielle de la politique gantoise d'accessibilité.

Précision importante : dans les 30 ha de la zone circonscrite par la « P-route », il reste en surface un peu moins de 1.900 emplacements (souvent réservés aux riverains) gérés par la Régie de stationnement. Ce nombre n'évoluera pas à la hausse (principe du gel de l'offre). Les PMR disposent d'emplacements réservés gratuits.

Le principe général est le gel de l'offre globale de stationnement : ainsi, l'exploitation de 300 emplacements dans le tout nouveau parking « Reep » (mis en service le 15 juillet) s'accompagne de la suppression d'un nombre équi-

valent d'emplacements en surface. Les espaces publics ainsi récupérés seront recyclés ; en l'occurrence en réouvrant un cours d'eau qui avait été comblé il y a quelques dizaines d'années.

Plus d'espace pour la vie urbaine

Les piétons ont un accès total à la zone piétonne (délimitée par le signal F103).

Les cyclistes y ont également un accès illimité (sauf le samedi après-midi), mais les piétons y sont toujours prioritaires. Les livraisons y sont possibles de 18h à 11h. Les trams, bus et taxis accèdent évidemment à la zone, puisqu'ils permettent à leurs usagers de s'y rendre sans problème depuis les différents parkings ; ces véhicules doivent eux aussi céder la priorité aux piétons.

Progressivement, les rues et espaces publics de la zone sont réaménagés pour perdre leur caractère d'espace destiné avant à l'auto au profit d'aménagements urbains accueillants aux piétons et aux cyclistes. Ces espaces repris à la voiture sont également l'occasion de fournir davantage de sites prioritaires aux transports publics.

Résultats encourageants pour les transports publics

L'amélioration des conditions de circulation des transports publics et le remplacement partiel des trams par de nouveaux véhicules à grande capacité, beaucoup plus accessibles, a déjà permis, selon les chiffres fournis par l'exploitant De Lijn, d'augmenter de 50% (!) le nombre de clients de 2001 à 2003. L'objectif de doubler le nombre de clients d'ici à 2010 semble donc bien atteignable.

Une politique complexe de gratuité pour les enfants de 6 à 14 ans (la Ville finance 700.000 €/an, en échange de la gratuité sur le réseau De Lijn partout en Flandre et de la gratuité des services SNCB entre toutes les gares de l'entité gantoise), la mise en service (financée elle aussi par la ville) à des bus de nuit gratuits les vendredis et samedis soirs expliquent également ce succès.

Une enquête a établi que c'est surtout au détriment de la voiture que les TC sont utilisés, mais que certains enfants abandonnent aussi le vélo au profit du bus.

Photos GRACQ

Limitation d'accès à la "zone 1" : les piétons ont un accès total à la zone piétonne (délimitée par le signal F103)

Une ville en meilleure santé

Lorsqu'on s'y balade, on n'a pas l'impression d'une ville sans voiture, sauf sur quelques grands espaces publics. On observe en effet des véhicules stationnés dans bon nombre de rues. Pourtant, la pression des véhicules en mouvement est très légère. Logique, puisque seuls les véhicules qui ont le droit de stationner accèdent à la zone, qu'il est par ailleurs impossible de traverser de part en part.

Les déplacements des piétons, comme ceux des cyclistes (qui, via de très nombreux SUL et autres aménagements, accèdent quasi partout par la ligne la plus courte), sont donc plus faciles, plus agréables et plus sûrs. Et donc plus nombreux.

La chute de la population urbaine, continue depuis 1977 (246.000 habitants) est arrivée en 1999 à un plancher (224.000 hab.). Depuis lentement mais sûrement, les habitants reviennent (229.000 en 2003). S'il y a eu d'inévitables tensions lors de divers épisodes, la politique d'accessibilité et de mobilité a désormais convaincu très largement la population, mais aussi les acteurs économiques. Le nombre de nuitées d'hôtels, par exemple, ne cesse d'augmenter.

Photos GRACQ

Les déplacements des piétons, comme ceux des cyclistes, sont facilités grâce à de nombreux aménagements. Plus agréables et plus sûrs, ces déplacements sont donc plus nombreux.

Avoir amélioré l'habitabilité de la ville, sans qu'elle ait perdu en accessibilité – tous modes confondus, elle a plutôt globalement gagné en accessibilité – tout en réorientant les habitudes contribue incontestablement de manière déterminante au renouveau social et économique de Gand.

Pour ne pas se condamner à devoir gérer tant bien que mal en bout de chaîne les conséquences en matière de mobilité des choix réalisés en matière d'utilisation du sol, Gand a pris l'initiative de faire réaliser systématiquement une étude d'incidence sur la mobilité des projets d'une certaine envergure. Tout simplement, une étude d'incidence qui prend en compte une des incidences majeures – mal prise en compte par les procédures légales actuelles – de projets sur la qualité de vie.

Certains dirons sans doute que c'est là le succès d'une ville riche, qui dispose de moyens non négligeables tant en matière d'investissement que de coûts récurrents (financer les gratuités,…). Que certains atouts (disposition spatiale des parkings, caractère plat, espace moins éclaté que celui d'autres villes belges,…) sont non transposables.

C'est vrai.

Retenons, pour notre part, que le succès de Gand, c'est au moins tout autant le fait de mener une politique globale, solide et concertée que le fait de pouvoir financer rapidement de belles – et utiles ! – réalisations. Rappelons que la gestion du stationnement ne coûte pas à la ville, mais lui rapporte.

Gand a bien compris l'intérêt stratégique de gérer de manière ferme toute l'offre de stationnement, car c'est elle qui oriente les comportements des automobilistes. Tant que les gestionnaires urbains ne seront pas convaincus de cette nécessité, qu'ils disposent de peu ou de beaucoup d'argent, rien de significatif ne sera possible.

La « Parkeerbedrijf », ou comment se donner les moyens de ses ambitions

La « Parkeerbedrijf » est une Régie communale créée en 1982 pour gérer le stationnement. À l'origine, elle ne gérait « que » le stationnement en voirie (2.500 emplacements payants en 1982, plus de 20.000 aujourd'hui !), mais elle est maintenant propriétaire d'environ les 2/3 de l'offre de stationnement en ouvrage. Ce qui, du point de vue de la gestion de l'offre, est capital : c'est en effet la Régie qui est en position de force pour fixer les prix. Et pour mener une politique de prix totalement compatible entre l'offre de stationnement en voirie et en ouvrages.

La Régie ne coûte rien à la ville, mais lui rapporte ; en effet, chaque année, un tiers environ des bénéfices sont retournés à la ville. Le reste permet à la Régie, qui couvre bien entendu ses coûts de fonctionnement, de financer ses investissements. Les parkings souterrains font ainsi l'objet d'un soin très attentif. Les parkings en ouvrage gérés par la Régie sont par exemple munis (à l'exception d'un) de détecteurs qui les rendent accessibles aux véhicules propulsés au gaz.

C'est aussi la Régie qui a financé le système de télé-affichage des capacités disponibles dans les différents parkings. Une manière très simple de forcer la main aux exploitants privés, tellement peu chauds à s'intégrer à ce type de système dans d'autres villes.

La Régie gère aussi la délivrance des cartes « riverains » et, de manière générale, tout ce qui a trait au stationnement. Lors de l'introduction de ces cartes en 1997, 1300 ont été distribuées ; aujourd'hui, 16.500 sont

La gestion du stationnement

Source Stad Gent – Les 3 zones de stationnements de la ville de Gand

Rappelons les principes, très simples, de la gestion du stationnement à Gand. La ville est répartie en trois cercles concentriques.

Dans la zone 1, qui abrite 9.000 habitants (hypercentre, aux rues piétonnes nombreuses, ceinturée par la « Parkeer-route »), impossible pour les visiteurs de stationner en surface : il faut utiliser les parkings souterrains pour le stationnement, même pour des courtes durées. Offre globale : 4.500 emplacements en ouvrage, environ 1.900 emplacements (très réglementés) en voirie. Rappelons qu'on applique le principe du gel du nombre d'emplacements.

Dans la zone 2 (60.000 habitants), ceinturée par le ring R40, le stationnement de longue durée est dissuadé, et le stationnement de courte durée est payant et organisé sur la chaussée. Nombre d'emplacements dans la zone 2 (et les environs de la gare de Gand-Saint-Pierre) : 18.600.

Dans ces deux zones, des dispositions particulières sont prévues en faveur des habitants.

Dans la zone 3 (160.000 hab.), le stationnement est gratuit à quelques exceptions près (les environs de la gare St-Pierre, et une dizaine de pénétrantes commerçantes). On trouve aussi dans la zone 3, deux P+R (parkings de dissuasion) ; celui d'Oostakker (250 emplacements ; il donne correspondance à des lignes de bus) et celui de Gentbrugge, à proximité de l'autoroute E17, donnant correspondance aux trams. C'est au total pas moins de 11 P+R qui, à terme, encourageront les automobilistes à ne pas pénétrer en ville en voiture.

Tous ceux qui en ont fait l'expérience vous le diront : la probabilité de passer au travers des mailles du filet est extrêmement faible. Le contrôle est effectif, et tout qui s'aventure là où il n'a rien à faire ou qui tente sa chance en stationnant sans payer s'en mord les doigts.

Le principe est donc très simple. Alors que nous sommes tellement habitués à de beaux principes sur papier qui, en réalité, sont contournés de mille et une manières, à Gand, ça marche ! Résultat : les usagers savent bien où il est tout à fait fou de croire pouvoir trouver à stationner. Et donc ne se risquent pas à tournicoter pendant un quart d'heure à la recherche d'un hypothétique stationnement.

Au centre ville, cette gestion a au moins trois avantages :

- Le gain d'espaces publics à des usages urbains plus intéressants, on l'a déjà vu
- L'impossibilité, pour les utilisateurs de la ville (ceux qui n'y habitent pas), de stationner en voirie et le guidage dynamique vers les parkings souterrains (avec indication du nombre de places encore disponibles) réduisent quasi à néant ces mouvements, bien connus partout ailleurs, d'automobilistes qui cherchent à trouver « la » place miraculeusement disponible en rue (dans les quartiers centraux traditionnels, on évalue à 20% au moins la proportion des voitures circulant uniquement en chasse de stationnement…).
- Et, bien entendu, la diminution nette de la pression automobile qui rend plus sûrs et plus agréables les déplacements « doux », tout en améliorant l'accessibilité générale à la ville.

L'acceptation par les habitants et les commerçants n'a pas été immédiate. Ce qui est, une fois encore, remarquable, c'est que l'autorité communale a tenu bon. Elle n'a pas commencé à apporter des petits coups de canif par ci, des « ajustements » pudiques par là… Bref, elle a donné à tous l'impression de croire en son plan (par ailleurs finement étudié) plutôt que d'adopter une attitude ambiguë,…

Le leitmotiv : « On applique le plan comme prévu, on se donne un certain temps puis seulement on évaluera les effets du plan », et elle a fini par convaincre. Les nouvelles habitudes sont là, et toutes les catégories (habitants, commerçants, professions libérales,…) ont bien dû se rendre à l'évidence : l'accessibilité et la qualité de vie de la ville se sont nettement améliorées.

Photos GRACQ

Construction de parking souterrain en bordure de zone 1

actives, auxquelles s'ajoutent 500 cartes « deuxième voiture » vendues 200 €/an.

La Régie compte aujourd'hui 34 salariés auxquels s'ajoutent 45 équivalents temps-plein en sous traitance, dont 25 vigiles et 10 policiers. Son chiffre d'affaires se montait en 2004 à 11 mos €, dégageant un bénéfice de 3,7 mos € (dont 1 mo € a été ristourné à la Ville). Elle a déjà construit 3 parkings en ouvrages sur fonds propres ; il sont amortis en 33 ans. D'autres projets existent.

Le Plan vélo

Pour planter le décor, deux éléments importants préexistants au « Plan vélo », approuvé fin 1993 :

- l'existence d'une communauté estudiantine très importante, recourrant massivement au vélo (y compris parfois avec un respect très relatif des règles…), et des établissements localisés en des lieux en général aisément accessibles à vélo.
- Le rôle pionnier de Gand en matière de SUL.

Pour offrir aux cyclistes de meilleures conditions de circulation et permettre de la sorte une augmentation progressive de la part du vélo, un plan d'action global s'est avéré utile.

Les principes généraux

- toute adaptation au plan de circulation et tout chantier routier doivent tenir compte des besoins des cyclistes afin d'améliorer la clarté des aménagements, la sécurité et le confort des cyclistes : « il n'y a pas de politique cyclable sans politique automobile. »
- Une très large extension des zones 30 est une condition sine qua non de réussite
- Les jeunes en âge scolaire sont une cible très importante ; la cyclabilisation des abords d'écoles (création de pistes,…) est donc une action prioritaire
- De gros efforts ont été faits en matière de prévention du vol
- Des campagnes de promotion du vélo pour le domicile-travail et pour le loisir ont été entreprises
- La complémentarité entre transports publics et vélo doit être améliorée.

Plus concrètement…

Les infrastructures cyclables

Il est prévu de créer huit itinéraires cyclables principaux, sorte d' « épines dorsales » qui structurent les déplacements à « longue distance » des cyclistes à l'intérieur de la ville. Ces itinéraires sont conçus pour renforcer la sécurité des cyclistes et l'agrément des cheminements : remplacement de pavés par du bitume, réaménagement de rues urbaines pour y dissuader la vitesse, construction de passerelles afin de franchir des canaux, sécurisation de carrefours par des plateaux,…

Quatre de ces itinéraires sont déjà disponibles. Pour les réaliser, on ne se contente pas de passer uniquement par les petites rues, mais on améliore également les grands axes pour les rendre cyclables.

Signalons une démarche très intéressante, dont il serait très utile de s'inspirer en Wallonie : la conclusion d'accords de coopération entre la Ville et deux administrations régionales flamandes (les voies navigables et les routes). Comme, à Gand, la Ville sait depuis longtemps ce qu'elle veut, elle a identifié les « points noirs » (lieux particulièrement dangereux pour les cyclistes) ou les nœuds (endroits où il est nécessaire d'organiser une bonne interconnexion entre réseau routier communal et réseau régional). Puis des programmes précis, avec échéancier, des travaux à entreprendre par les uns et les autres ont été négociés puis coulés sous forme d'une convention. Ce ne fut pas facile au début, singulièrement avec la direction régionale des routes (tiens tiens ?), mais ils ont fini par tous tomber d'accord.

Outre le réaménagement de quais et la construction d'une passerelle neuve, relevons un programme routier régional ambitieux, puisqu'il est prévu de réaménager les voies d'accès (sur routes « nationales ») vers le centre de Gand et d'améliorer l'infrastructure cyclable sur le boulevard périphérique urbain, avec un réaménagement complet des carrefours.

6.000 emplacements de stationnement pour vélos sur espaces publics ont aussi été progressivement mis en place, le plus souvent à la demande des habitants.

Photos GRACQ

Là où deux voitures stationnent, 20 vélos se garent. Pas d'avenir pour les modes alternatifs sans une limitation de l'empire de la voiture !

1000 places supplémentaires s'ajoutent chaque année. Des difficultés subsistent à proximité de la gare Saint-Pierre et du chef de certains étudiants désinvoltes.

La communication et les actions sur les comportements

On le sait, les questions de mobilité sont au cœur de la vie quotidienne et suscitent souvent des réactions épidermiques : c'est, typiquement, un domaine dans lequel, presque par définition, il semble quasi impossible à la majorité d'entre nous de changer nos habitudes… Concevoir une bonne politique de mobilité est une chose, arriver à la faire partager est une tout autre affaire. La première tentative d'un plan global de mobilité, menée par la Ville de Gand en 1983, fut un échec : ce plan n'était pas suffisam-

ment partagé par les différents interlocuteurs administratifs et officiels, et la communication extérieure était mauvaise. Le genre de mésaventure qui se paie cash : il a fallu dix ans pour que le traumatisme s'efface et qu'on tente une nouvelle fois sa chance, et encore, uniquement sur le Plan Cyclable (1994). Finalement, il se sera écoulé 15 ans entre l'échec de 1983 et le bon accueil réservé au Plan de Mobilité du centre ville (« *autovrije binnenstad* ») en 1997.

La stratégie de communication sur le Plan de Mobilité est continue, et recouvre plusieurs aspects ; promotion des zones 30, dissuasion du stationnement fautif, promotion du système « ISA » de contrôle automatique de la vitesse des véhicules motorisés (65 automobilistes « testent » ce système), mise en place d'un parcours didactique urbain (sur site réel, à travers les rues) d'apprentissage de la sécurité routière pour jeunes piétons et cyclistes, dépliants très clairs sur les divers dispositifs de stationnement, sur le car-sharing, publication de plusieurs cartes et plans d'une très grande lisibilité,…

Pour **assurer la concertation**, des groupes de contact avec les associations ou les comités de quartier sont créés sur des problématiques particulières. Une fois par an, le service Mobilité organise une réunion thématique (sur l'audit BYPAD, sur les zones 30,…). Il publie également un trimestriel. Bref, tout sauf du bricolage.

Un mot sur la **stratégie de mise en zone 30** d'une grande partie de la ville. Une campagne massive de communication a été orchestrée, souvent avec humour.

Stad Gent – Une campagne de communication massive et humoristique pour le respect des zones où la vitesse est limitée à 30km/h

Les résultats montrent que le concept est bien connu de tous, mais qu'il n'en résulte qu'une diminution assez relative des vitesses. Le contrôle policier est donc absolument nécessaire ; c'est pourquoi les moyens spécifiques, tant techniques qu'humains (6 policiers affectés en permanence à la surveillance des vitesses, de 6h00 à 2h00), ont été dégagés.

Au-delà de la communication, les **techniques de consultation et de participation** méritent elles aussi le détour, d'autant que cette approche est continue. Ce n'est pas uniquement une technique pour « faire passer » les grands projets de la ville, c'est aussi un outil de gestion quotidienne.

Exemple : un groupe d'habitants se plaint d'un transit excessif dans quelques rues ; il fait parvenir une pétition au Collège. Mais comment juger de la représentativité de ce groupe, ainsi que de l'acuité des difficultés qu'il dénonce ? Pour objectiver les choses, on fait procéder à des comptages avec identification des véhicule en passage. Effectivement, il faut faire quelque chose. On procède alors à des modifications au plan de circulation du quartier pour ramener le transit vers les voiries destinées à le recevoir. Après quelques semaines, on évalue la situation, y compris en menant une enquête de satisfaction auprès des habitants. Il ne se dégage jamais de ces enquêtes de majorité absolues, mais les solutions les plus soutenues le sont en moyenne par 30 à 40% de la population.

Impossible évidemment de tout détailler ici. Je vais donc me pencher sur le dispositif de communication et de prévention du Plan Vélo.

Plusieurs dépliants présentant les itinéraires cyclables sont disponibles ; L'attention des cyclistes est attirée sur quelques points locaux où la sécurité n'est pas optimale.

La **prévention** est une grande préoccupation : prévention contre le vol, sensibilisation au problème de l'éclairage, mais aussi sensibilisation des cyclistes à un comportement respectueux des autres usagers, singulièrement des piétons : ainsi, une languette à accrocher aux guidons est destinée aux vélos prenant un espace abusif sur les trottoirs.

Relevons un **dispositif ingénieux** : le don, par la Ville, de casques aux enfants âgés de 3 ans, de drapeaux à vélo dès 5 ans, enfin de gilets réfléchissants à partir de 8 ans. 50% des familles informées viennent retirer les objets. Ces familles sont informées au minimum trois fois en 5 ans. Ce rappel, ainsi que la multiplication en rue des enfants roulant à vélo avec le matériel donné par la Ville, entretient l'image que la Ville poursuit une politique volontariste en faveur du vélo. Le tout pour un budget d'environ 20.000 €/an.

Promotion de l'usage de cadenas efficaces, encouragement au marquage des vélos (40.000 vélos sont gravés), « mode d'emploi » des range-vélos,…

Photos GRACQ

Des « garde-vélos » font le tour de la ville. Ils apposent sur les vélos abandonnés un autocollant prévenant de l'enlèvement du vélo s'il n'est pas repris par son propriétaire dans un délai de trois semaines.

Relevons la **création d'une « Fietswacht »**. Ces « garde-vélos » font le tour de la ville, apposent sur les vélos abandonnés un autocollant prévenant de l'enlèvement du vélo s'il n'est pas repris par son propriétaire dans un délai de trois semaines.

En 2004, 6.300 vélos ont reçu un autocollant (4.000 abandonnés, 460 gênants, 1.840 à l'état d'épave). 2.550 d'entre eux n'ont pas été repris par leur propriétaire légitime, et ont donc été « embarqués » et remisés au dépôt communal des vélos. De tous ceux-ci, seuls 150 ont été identifiés, dans le dépôt, par leur propriétaire légitime et leur ont donc été remis.

La ville en tant qu'employeur montre l'exemple : octroi de 0,15 €/km, ou, au choix, utilisation d'un des 2.000 vélos municipaux disponibles pour le domicile-travail et pour les déplacements de service ; participation active à des initiatives extérieures comme la Journée du Patrimoine, le Semaine des usagers doux, la Semaine de la Mobilité,… Enfin, la Ville mène des campagnes générales de promotion du vélo.

Photos GRACQ

Une asbl, StudentENmobiliteit, a été créée avec l'université et les écoles supérieures. Elle « recycle » certains des vélos abandonnés, offre des ateliers de réparation et loue des vélos à environ 3.000 personnes (principalement des étudiants) chaque année contre une garantie et une location de 27€/an.

Photos GRACQ

Un des 2.000 vélos municipaux disponibles pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements de service

En guise de conclusion…

Que retenir face à une expérience aussi riche, sans tomber dans l'inventaire à la Prévert ?

Tout d'abord, qu'il est illusoire de provoquer un transfert modal significatif vers la marche, les transports publics et le vélo sans se donner les moyens de diminuer la pression automobile. Vouloir faire plaisir à tout le monde dans un contexte où la tendance lourde est toujours plus de mobilité motorisée, c'est se condamner à l'échec.

Pour y arriver, Gand – après avoir tâtonné – a compris qu'il faut agir sur **une accessibilité raisonnée.** Puisqu'il est prouvé que plus le parking en voiture est aisé, plus on utilise la voiture, c'est là qu'a porté une part importante des efforts. Une gestion rigoureuse du stationnement en voirie, tout en assurant une accessibilité différenciée selon les catégories d'usager, c'est déjà là un résultat qu'atteignent peu de villes. Ce qui est tout à fait spécifique dans le contexte belge, c'est que l'autorité publique a saisi des opportunités pour progressivement devenir – et de loin – l'exploitant le plus important de stationnement. Désormais en position de force sur le marché, la Régie de stationnement – et à travers elle, la Ville – gère l'offre de stationnement (volume, tarifs, catégories d'usagers) dans le sens de l'intérêt général. En s'étant refusé les petits accommodements en faveur d'intérêts privés, un rééquilibrage s'est opéré où, en fin de compte, chacun trouve son compte.

Bien sûr, il y a aussi la politique cyclable, le développement de l'offre de transport public,… Mais si toutes ces politiques sectorielles n'avaient pas été soutenues par une diminution de la pression automobile, elles auraient eu un succès bien plus limité.

En somme, une espèce de cercle magique… La gestion stricte du stationnement rapporte des moyens, et permet également aux autres politiques de mobilité de sortir leur rentabilité maximum.

Le tout sur fond d'une politique solide, qui se donne également les moyens de convaincre et de s'adapter aux réalités via des structures de gestion résolues mais souples, capable de convaincre les citoyens. Cette observation vaut également pour les interlocuteurs administratifs extérieurs (travaux publics flamands, société de transport public,…) : on obtient plus lorsqu'on sait ce qu'on veut et qu'on se donne les moyens de convaincre.

Quant au vélo, il est clair que nous ne pourrons pas contribuer à changer la situation de manière significative en faveur des cyclistes si nous restons confinés à la seule sphère du vélo.

Didier Castagne

Coordinateur permanent
Régionale de Liège

Dans le prochain numéro du *Ville-à-Vélo* nous vous baladerons en Italie du Nord. Michel Murzeau (coordinateur bénévole de la locale GRACQ de Herstal) nous livre une analyse intéressante de la place qu'occupent les cyclistes dans certaines villes d'Emilie-Romagne et de Toscane. Des centres urbains compacts et densément habités où cyclistes et piétons tiennent le haut du pavé !

Le CIEM : un centre universitaire belge au service de la mobilité

Créé en 2000, suite à la volonté des universités francophones de s'associer dans le domaine des transports et de la mobilité, le Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM) est devenu aujourd'hui un interlocuteur incontournable des questions de mobilité. En effet, le CIEM regroupe huit institutions universitaires belges [1] et compte parmi ses membres des grands spécialistes en matière de transport et de mobilité.

Conscient de la nécessité d'une mobilité durable et des enjeux d'une prise de conscience de nos modes de déplacements actuels, le CIEM s'est donné comme objectif de s'ouvrir davantage vers le monde extérieur et de mettre à la disposition de toute personne ou organisme l'expertise et les connaissances des universités. Les missions du CIEM sont de plusieurs types : l'enseignement, la recherche, la coopération et la documentation.

Un enseignement spécialisé

Le CIEM a mis en place des formations spécialisées en gestion des transports et de la mobilité destinées tant aux étudiants qu'aux professionnels.

Le D.E.S. (Diplôme d'Etudes Spécialisées) interuniversitaire en gestion des transports [2] diplôme chaque année une vingtaine d'étudiants issus non seulement des pays européens mais également d'Afrique, d'Asie ou d'Amérique Latine. En 2004, 28 étudiants, représentant pas moins de 20 nationalités, composaient le public de ce DES. Ce programme interuniversitaire à horaire décalé s'étend sur une année académique et a pour objectif de donner aux candidats une vision globale et multimodale du secteur des transports en accordant une attention particulière à l'aménagement du territoire et à la planification des systèmes de transport. Il tient compte des défis à relever non seulement dans les pays occidentaux mais également dans les pays en voie de développement. Le programme compte quelque 450 heures de cours et études de cas pratiques et est complété par un cycle de conférences ouvertes au grand public ainsi que par une série de visites techniques en Belgique et à l'étranger. Les professeurs et intervenants proviennent de toutes les universités partenaires du CIEM et de sociétés et organismes actifs dans le secteur des transports.

Le **Certificat en gestion de la mobilité** est quant à lui une formation nouvelle (2004) en Belgique et particulièrement innovante. Destinée à toute personne impliquée de près ou de loin dans la réalisation de **plans de mobilité**, elle offre aux participants la possibilité d'acquérir une réelle expertise d'une gestion durable et intégrée de la mobilité. Qu'il s'agisse d'un plan de déplacements d'entreprise ou d'un plan communal de mobilité, toutes les étapes nécessaires à la réalisation d'un projet de mobilité y sont abordées et généreusement illustrées par le biais d'études de cas belges et étrangers. La communication, élément clé de la réussite de tels projets, y est amplement détaillée. Les intervenants sont issus de nombreuses institutions largement reconnues pour leur expérience en matière de mobilité (universités, ministères et administrations, bureaux d'études, sociétés de transport, associations d'usagers ou de comités d'habitants, syndicats,…)

Dix-neuf « **Mobility Managers** », désormais spécialistes des questions de mobilité, ont acquis, en 2004, les compétences opérationnelles en gestion de la mobilité. Issus du MET (9 inscrits ; soit 47% des candidats), de Touring, de La Poste, de la DGATLP, d'Eurobus (2 candidats), de la SNCB (2 candidats) et de l'Université de Dakar (3 candidats), ils seront chargés, au sein des institutions et entreprises qui les emploient, de concevoir et d'évaluer des plans de mobilité (plan de déplacements d'entreprise, plan communal ou régional de mobilité, transport de marchandises, etc.) mais devront également être capables d'encadrer le projet de mobilité (mise en place et communication !).

[1] Fucam (Mons), Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix (Namur), UMH (Mons-Hainaut), Facultés universitaires Saint-Louis, FPMS (Faculté polytechniques de Mons), UCL, ULG et ULB

[2] Dès 1991, 4 universités belges (ULB, UCL, ULG, FPMS) proposent une Maîtrise en Gestion des Transports.

La coopération au développement, un axe fort

Depuis sa création, le CIEM a estimé très important d'agir en faveur de la coopération avec les pays du Sud. Une douzaine d'étudiants des pays en développement suivent chaque année notre D.E.S. interuniversitaire en gestion des transports grâce au soutien de la Commission Universitaire belge pour le Développement (CUD). Par ailleurs, plusieurs Projets Interuniversitaires Ciblés (PIC) ont permis la création de centres ou instituts similaires au CIEM au Vietnam, en Tunisie (création d'un Master en Transports) et au Sénégal (création d'un Centre d'expertise capable d'offrir des formations pour les locaux) entre autres.

La coopération ne se limite cependant pas aux actions de formation spécialisée. En effet, le CIEM participe également à l'organisation de nombreux colloques et conférences aussi bien en Belgique qu'à l'étranger.

Une expertise en matière de recherche

Le CIEM a réalisé de nombreux projets d'assistance et de conseil destinés non seulement aux pouvoirs publics mais également aux entreprises (Port de Bruxelles, Liège Airport, etc.). Certains chercheurs du CIEM ont été détachés au MET (qui subventionne partiellement le Certificat en Gestion de la Mobilité) ou à la DGATLP (Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine) De par son caractère interuniversitaire, le CIEM dispose de spécialistes dans de nombreuses disciplines et est apte à fournir des études qui répondent aux standards académiques internationaux. Parmi les projets récents, on recense une série d'études tant dans le domaine du transport ferroviaire (étude de faisabilité d'une ligne TGV – fret, reliant les aéroports de Paris-Charles de Gaule et de Liège-Bierset ; étude d'aménagement ferroviaire du centre TIR du Port de Bruxelles), qu'aérien, fluvial (étude sur le transport fluvial du Port de Bruxelles) ou maritime.

Un centre de documentation ouvert au public

Le CIEM dispose d'un centre de documentation riche de plusieurs milliers de livres, documents, études et magazines spécialisés. Qu'il s'agisse d'une étude ou d'un article, vous y trouverez certainement des informations très utiles. Un documentaliste vous y accueille tous les jours de la semaine de 14h à 17h ou sur rendez-vous.

Le CIEM vous invite également à participer gratuitement à ses conférences et visites techniques !

Xavier Tackoen

Adjoint à la direction, CIEM

Plus d'info ?

www.ciem.be
info@ciem.be
50, avenue F.D. Roosevelt
(CP 194/7)
1050 Bruxelles
Tél : 02 650 39 33
Fax : 02 650 27 83

Portrait d'un « Mobility Manager » avant l'heure…

Depuis 2001, ING Belgique (anciennement BBL) a créé la fonction de Mobility Manager. Thibaud Colla, membre du GRACQ et responsable bénévole de la locale de Waterloo est en charge de ce poste. Autoportrait d'un gestionnaire actif et inventif.

« *J'ai rejoint ce qui s'appelait encore la BBL en 1996 et j'étais alors analyste financier. La mobilité est un thème qui me tient particulièrement à cœur. Sur le plan privé, je me suis investi depuis 2000 dans le Gracq Waterloo et sur le plan professionnel, j'ai fait part à la direction de la banque de mon intérêt pour cette problématique* ». Les circonstances aidant (problèmes croissants de mobilité et réorganisation de certaines activités ayant un impact sur les trajets domicile-travail du personnel), Thibaud Colla a épousé cette nouvelle fonction fin 2001. A l'époque, il n'existait aucune formation concernant les plans de déplacements d'entreprises, ce fut donc la « débrouille » et le bon sens.

D'abord informer

« En matière de mobilité, on constate souvent que les personnes qui se déplacent en voiture sont peu ou mal informées des alternatives existantes. Une des premières réalisations fut donc de mettre en place un site intranet Mobilité avec des informations, conseils, fiches d'accessibilité, horaires des trains, marché du co-voiturage, liens utiles (notamment vers le superbe site du GRACQ !) »

Pour modifier les habitudes de déplacement, des mesures incitatives ont été mises en place : remboursement à 100% des abonnements aux transports en commun, incitants financiers pour les co-voitureurs et priorité pour l'accès au parking, indemnité pour les piétons et bien entendu instauration de l'indemnité de 0,15 €/km pour les cyclistes qui bénéficient aussi d'une infrastructure-vélo (parking, vestaires et douches). C'est la mesure en faveur des transports en commun qui a rencontré le plus de succès. Le nombre de cyclistes – quoiqu'en augmentation – reste encore trop peu élevé surtout à Bruxelles et en Wallonie.

« Une chose est sûre, pour être Mobility Manager, il faut être persévérant et patient. Les résultats ne se mesurent pas sur le court terme mais bien sur le long terme ! »

Recette miracle ?

Pour une grande entreprise, la problématique de la mobilité représente un enjeu tant humain qu'économique. Une gestion active de la mobilité permet à l'entreprise d'optimaliser ses coûts (frais de parkings, frais de déplacement), d'accroître le bien-être de son personnel, de créer une image positive auprès de ses clients et du grand public tout en contribuant à améliorer la qualité de notre environnement. Une situation où tout le monde se retrouve gagnant !

Pour éviter l'immobilité, des solutions existent. Cela nécessite évidemment certaines dépenses mais aussi une bonne dose de créativité. En effet, il n'existe pas de solution toute faite, ni de solution miracle. Seul, la combinaison de plusieurs mesures et actions qui se complètent et se renforcent mutuellement permettront d'obtenir des résultats tangibles. Plus nombreuses seront les entreprises pro-actives en matière de mobilité, plus grand sera l'avantage pour l'ensemble de la société. Un plan de mobilité peut inciter et stimuler certains changements de comportement. Toutefois, la décision de modifier ses habitudes dépend en définitive de chacun d'entre nous.

Thibaud Colla

Plus d'info sur les plans de déplacement ?

- A Bruxelles : www.pde.irisnet.be et www.ibgebim.be
- En Flandre : www.woonwerkverkeer.be
- En Wallonie : www.uwe.be/mobilite

Bruxelles : Qui veut la peau de Notre-Dame-aux-Neiges ?

Après plusieurs mois de palabres et d'hésitations, le printemps de cette année nous annonçait enfin une bonne nouvelle. Le Collège de la Ville de Bruxelles, poussé par l'Échevin Simons, décidait de mettre en chantier la première des zones 30 prévues dans le Pentagone [1], à savoir celle du quartier Notre-Dame-aux-Neiges, situé entre la rue Royale, la rue de la Loi et la Petite Ceinture.

La tâche n'était en effet pas facile puisqu'il était de notoriété publique qu'une bonne moitié des habitants et commerçants n'étaient pas prêts à accepter une remise en question de la prédominance de la voiture dans leur quartier, certains poussant le bouchon jusqu'à affirmer que le trafic de transit était au contraire bénéfique pour la vitalité économique du quartier.

Un schéma de principe parfaitement étudié

Concrètement, le système élaboré par le bureau d'étude Espaces-Mobilité consiste en un plan de circulation en boucle, où la disposition des sens uniques ne permet jamais à un automobiliste de traverser le secteur d'un bout à l'autre. Chaque rue et chaque commerce sont dès lors pleinement accessibles, à condition de sortir du quartier par son point d'entrée. Le plan n'a pas oublié les lignes de la STIB puisque, rues de la Croix-de-Fer et de Louvain, où circulent les bus 65 et 66, les sens uniques sont pourvus de contresens réservés aux bus. Quant à la place de la Liberté, pôle central du quartier, le plan a prévu de la couper totalement à la circulation automobile. Cependant, aucun aménagement physique, jugé trop disgracieux ou pénalisant pour les services de secours, n'a été mis en place. Seule une signalisation (signal C3) interdisait aux voitures de traverser la place, dispense étant accordée aux autobus, une caméra automatique étant prévue pour verbaliser et dissuader les contrevenants.

Cerise sur le gâteau, la réorganisation des sens de circulation s'est accompagnée de la quasi-généralisation des SUL (excepté dans les sections à contresens pour bus, où la largeur règlementaire de 3m50 n'est pas atteinte pour autoriser le partage entre les deux catégories d'usagers), ce qui a permis une amélioration significative des possibilité de déplacement à vélo dans le quartier.

Quand les automobilistes s'en mêlent

Hélas, à peine le système était mis en place, il a fallu composer avec la réalité cynique du comportement des automobilistes. En effet, la signalisation de la place de la Liberté était essentiellement décorative, la quasi-totalité des automobilistes la franchissant sans état d'âme. La palme de la mauvaise foi revenant à un journaliste de la presse écrite arguant que les automobilistes provenant de la place Madou n'ont d'autre possibilité que de braver l'interdit, puisque la rue à leur gauche est en sens interdit... oubliant que la rue à leur droite est celle par laquelle ils sont invités à se diriger, et qui les ramène, il est vrai, à leur point de départ, mais dissuader le trafic parasite – ne faisant que traverser le quartier sans plus – est précisément l'objectif du plan.

Rues de la Croix-de-Fer et de Louvain, le respect du Code de la Route était encore plus théorique : la majorité des automobilistes suivaient leur itinéraire habituel, qui auparavant leur permettait de suivre l'une ou l'autre de ces artères dans toute sa longueur, mais cette fois-ci en empruntant sans complexe les contresens réservés aux bus. Pendant les premiers jours, ce phénomène était tellement prononcé que la STIB a dû à certains moments dévier les bus 65 et 66 par la rue du Congrès pour éviter des collisions frontales entre bus et voitures !

Si la police a pu, malgré tout, coincer certains automobilistes en flagrant

1 Trois autres zones 30 de ce plan communal mobilité sont soumises à enquêtes publiques ce mois de septembre. Lire article page 19.

Photo L. Gérard

Rue de la Croix-de-Fer : le trafic de transit circule allègrement dans le sens interdit (les véhicules désirant circuler dans le sens autorisé parcourent, quant à eux, la rue sur la bande bus, à l'anglaise, c-à-d en roulant à gauche, également en infraction par rapport au Code).

délit, elle ne pouvait rien contre cette déferlante d'infractions, qui se poursuivent encore, plusieurs semaines après la mise en service du plan.

Pour couronner le tout, certains journalistes de la presse écrite et audio-visuelle ont malheureusement préféré jouer la carte du sensationnalisme en ressortant le thème du gentil automobiliste victime des méchantes autorités prenant des décisions irrationnelles et en invoquant même un prétendu « devoir de désobéissance civique ». Peu ont pris la peine d'expliquer les véritables enjeux de l'abus d'automobiles en ville et de la nécessité impérieuse de pacifier les quartiers d'habitation par le truchement d'une politique volontariste et, comme ici, d'une discrimination positive en faveur des moyens de déplacements respectueux du cadre de vie urbain. Il n'en fallait pas plus pour susciter l'incompréhension et la révolte de l'homme de la rue et, surtout, des commerçants du quartier, trouvant là le bouc émissaire providentiel de la chute de leur chiffre d'affaires.

L'art de la réflexion hâtive

Quelques jours à peine après la mise en service du plan de mobilité, alors qu'il est patent qu'une modification du régime de circulation d'une telle ampleur nécessite de facto quelques semaines pour que les usagers adaptent leur comportement, le Collège de la Ville, bourgmestre en tête, s'étant saisi de l'affaire, a accompli sans attendre le geste fort attendu, destiné à calmer l'ire du quartier. Aussitôt dit aussitôt fait, les signaux interdisant la traversée de la place de la Liberté ont été démontés.

Cet acte n'est cependant pas sans conséquences :

- il laisse à penser que les autres réalisations de la Ville (zones 30 dans les autres mailles résidentielles du Pentagone, sans oublier la zone confort) ne seront pas particulièrement ambitieuses, c-à-d que les objectifs de réduction de la circulation automobile ne seront pas atteints, et qu'on privilégiera les micro-réalisations, de peur de s'attirer les foudres de riverains décidément bien peu préoccupés par les questions de bien-être dans leur quartier ;
- il conforte les automobilistes dans l'idée que le meilleur moyen d'arriver à ses fins est de suivre sa propre loi et de défier la puissance publique (dans un tout autre registre, l'amnistie accordée aux contribuables ayant placé frauduleusement leurs économies à l'étranger est un exemple de même ordre) ;
- il jette le discrédit sur tous ceux qui oeuvrent en faveur de la mobilité douce, puisqu'il consacre le triomphe de l'automobile, perçue comme indispensable à la vitalité des quartiers, y compris à l'intérieur de quartiers denses du centre-ville bien desservis par les transports publics.

Il y une rivalité évidente entre les deux formations politiques qui composent la majorité actuelle à la Ville. Face aux doléances des électeurs, celles-ci se sont rapidement désolidarisées l'une de l'autre et on comprend à présent pourquoi certains mandataires politiques avaient martelé à l'envi que les aménagements prévus dans le cadre du plan étaient réversibles. Certains responsables communaux ont par ailleurs cru bon de jeter l'opprobre sur le bureau d'études ayant conçu les aménagements, alors que le Collège avait, en pleine connaissance de cause, donné son aval au plan et avait même piloté lui-même de nombreux volets de ce dossier (ce qui explique notamment que les aménagements ont été effectués plusieurs mois plus tard que prévus).

On voit à travers cette saga un signe évident que la campagne des élections communales de 2006 est bien lancée, tant il est facile d'y voir un règlement de comptes pur et simple. Il est cependant bien attristant de constater que ces jeux politiques se réalisent une fois de plus au détriment de la mobilité durable.

Lise Gérard,

Membre de l'asbl
NoMo - autrement mobile
www.nomo.be
info@nomo.be

Photo L. Gérard

Rue du Congrès, à hauteur de la place de la Liberté : le signal d'interdiction de franchissement n'aura tenu que quelques jours. C'était pourtant la clé principale du plan.

Les Actions Mobilité ? Déplacements qui rapprochent !

L'asbl Carrefour Citoyen [1] invite le grand public à se mettre dans la peau d'une personne dont la mobilité est réduite suite à un handicap. En chaise roulante ou en aveugle, sur un site piétonnier ou dans le trafic, vous pourrez essayer différents modes de déplacements adaptés et goûter au parcours du combattant…

Photo Dominique Baecke

« Rouler autrement » à Ottignies en avril 2005

Suite à l'événement « Rouler Autrement » que nous avions organisé en partenariat avec le GRACQ Ottignies (au Centre W. Lennox en avril dernier), nous avons eu l'idée de mettre sur pied une activité comparable à Bruxelles dans le cadre de la semaine de la mobilité. Elle se déroulera le mercredi 21 septembre, de 14h à 18h, sur le site de l'UCL-Woluwe, à proximité de la station de métro Alma.

Il s'agit donc de permettre au grand public de venir essayer différents types de déplacements dont certains sont adaptés à divers handicaps. En parallèle aux démonstrations et essais de vélos et de véhicules (sans moteur) adaptés, le participant sera amené à se mettre dans la peau d'une personne en chaise roulante et/ou d'une personne aveugle. Cet exercice se déroulant à moitié en site piéton et à moitié en confrontation avec le trafic est destiné à faire prendre conscience de la difficulté que rencontrent les personnes moins valides en termes de mobilité et d'accessibilité de lieux publics.

Triple objectif

Cette après-midi permettra de conscientiser les personnes valides, généralement automobilistes, à d'autres réalités : apprentissage de la différence et respect mutuel. Mais elle sera l'occasion, pour ce même public, d'essayer d'autres modes de déplacements tels que le vélo (dont les vélos pliants) en vue d'adopter d'autres choix de mobilité. Enfin, nous souhaitons faire connaître aux personnes moins valides l'existence d'engins adaptés à leur handicap.

Outre ces trois objectifs, ce genre d'événements permet aussi et surtout la rencontre de personnes aux réalités encore trop souvent ignorées.

Dominique Baecke,
Carrefour Citoyen asbl

Plus d'info ?

carrefour-citoyen@skynet.be
http://carrefour-citoyen.skynetblogs.be/
010 400 688

[1] Carrefour Citoyen asbl est une association ayant pour but de promouvoir la citoyenneté active en aidant, à cette fin, toute personne ou groupement désirant agir de manière responsable et pacifique, dans le respect de la Convention des Droits de l'Homme et des règles de la démocratie. L'objectif étant d'encourager tout citoyen à être davantage acteur de la société dans laquelle il évolue.

Ixelles veut enrayer le phénomène des parents-taxi

Une mobilité plus efficace et respectueuse du cadre de vie : c'est l'objectif que veut atteindre la commune d'Ixelles par la politique novatrice qu'elle mène en ce domaine.

Photo Monique André.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins développe des actions dynamiques qui visent à améliorer l'accès à la ville, à soutenir sa dynamique économique et commerciale tout en partageant mieux l'espace public entre tous les modes de déplacements, en particulier en redonnant leur place aux modes doux et aux transports collectifs. Des mesures sont prises également pour diminuer la pression automobile et le trafic de transit dans les quartiers résidentiels, afin d'augmenter la sécurité routière et la qualité de vie des riverains, et de réduire les nuisances (sonores et olfactives).

Et dans les autres communes ?

Evere a mis en place un circuit cycliste éducatif, Schaerbeek développe une piste pédagogique de sécurité, Saint-Gilles lance deux pistes de circulation qui seront accessibles à toutes les écoles par la suite et Woluwe-Saint-Pierre propose une route éducative à vélo. Les coordonnées des administrations communales sont au complet sur le site du GRACQ
http://www.gracq.org/regionbruxelles/communes.html

Cause principale de bruit et de pollution atmosphérique, avec des pics qui passent de plus en plus souvent au-dessus des normes européennes, la circulation motorisée est considérée par les citadins comme la première nuisance de la vie en ville.

Offres d'alternative à la voiture

Depuis 2001, la Commune a pris des mesures structurelles pour améliorer le confort et la sécurité des usagers doux et pour promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Les élargissements de trottoirs au niveau des carrefours et les passages cloutés sécurisés font désormais partie intégrante du vocabulaire de l'espace public et la Commune fait tout particulièrement de grands efforts pour améliorer la sécurité des enfants qui se rendent à une des nombreuses écoles situées sur son territoire. Elle s'est notamment engagée à aménager, avant la fin de l'année 2005, des zones 30 autour de l'ensemble des écoles ixelloises. Pour promouvoir l'usage de la bicyclette, quasiment toutes les rues à sens unique ont été ouvertes dans les deux sens aux cyclistes, des pistes cyclables ont vu le jour le long des grands axes de circulation (avenue de la Couronne par exemple) et au mois de septembre pas moins de 130 ranges-vélos seront installées sur les principales places publiques.

Les transports en commun sont un autre pilier d'une politique de mobilité durable. Chaque fois que cela est possible, des aménagements sont réalisés en faveur des bus et des trams, sous forme de nouveaux quais d'embarquement sécurisés et des couloirs réservés (sites propres).

Il est donc normal que la Commune s'associe cette année à nouveau, pour la cinquième année consécutive, à la semaine européenne de mobilité et la journée sans voitures, qui permettent de réfléchir autrement à la mobilité et de redécouvrir la ville, du 16 au 22 septembre 2005.

Pédibus et Vélobus

En réponse à l'appel de la Région de Bruxelles-Capitale, la Commune s'inscrit également dans une expérience-pilote concernant les déplacements scolaires.

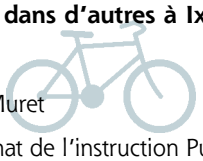
Avec l'aide d'associations actives en matière de mobilité durable (COREN, NMe-Link, GAMAH, Pro Vélo, Taxistop, le Festival de l'Enfance), la Commune d'Ixelles organise une action de sensibilisation des parents au centre scolaire Tenbosch, à l'école maternelle De Wimpel et au centre scolaire Ma Campagne.

Du lundi 19 au vendredi 23 septembre, les parents sont invités à déposer les enfants à la place du Châtelain (une zone de dépose-minute y sera balisée), où des « PEDIBUS » (rangs à pied sécurisés) seront organisés afin d'accompagner les enfants en toute sécurité jusqu'à l'entrée de leur école. Un « VELOBUS » sera également organisé matin et soir, de la même façon qu'il l'est depuis 3 ans depuis la Place Fernand Cocq et le Pont du Germoir jusqu'aux écoles du Bois de la Cambre en passant par Saint-André - Saint-Philippe, les Jardins d'Elise et Saint-Joseph. Taxistop mettra à la disposition des parents un logiciel de « COVOITURAGE » afin de permettre une gestion plus rationnelle des trajets en voiture vers l'école.

Enfin, de nombreuses animations autour de la sécurité routière, du déplacement des personnes à mobilité réduite, du marquage des vélos etc. seront proposées aux écoles durant cette semaine.

Toutes ces actions se font en collaboration avec la police, les agents de prévention et de sécurité, la communauté éducative et… les parents. **Toute offre de collaboration est bienvenue !**

Après cette semaine-test, la Commune espère mettre en chantier un véritable Plan de Déplacements Scolaires, dans ce quartier et dans d'autres à Ixelles.



Nine Muret

Echevinat de l'instruction Publique, des Affaires sociales, de la Santé et de la Qualité de vie

Info ?

www.ixelles.be
Service de la Mobilité : 02 515 67 26

Opération « écoles » :
coordination francophone :
COREN, Amélie Grégoire, 02 640 53 23
coordination néerlandophone :
NMe-Link, Jeroen Van Hoorne,
02 209 16 30

Carte cyclable de Bruxelles : et de quatre !

La nouvelle et quatrième édition de la carte cyclable de la Région de Bruxelles-Capitale vient de sortir. Les 5000 exemplaires seront essentiellement distribués lors du dimanche 18 septembre, journée "en ville sans ma voiture". Nouveautés : les récents contre-sens cyclables et les stations de "car sharing" de Cambio sont mentionnés . La 5ème édition est prévue pour le printemps 2006. Cette dernière est fort attendue : des courbes de niveaux indiqueront la déclivité des voiries !

mobilissimo

le rendez-vous de la mobilité durable
de bijeenkomst van de duurzame mobiliteit

le rendez-vous de la mobilité durable

Problème de trafic, accessibilité et convivialité des villes, spéculation sur le pétrole, réchauffement et viabilité de notre planète, choix de société mais aussi nouvelles technologies vertes, nouveaux systèmes de co-transport, plans de déplacement,… il y a aujourd'hui de nombreuses raisons de parler de la mobilité durable. En organisant cette première édition de Mobilissimo, l'asbl POSECO souhaite rassembler des acteurs et des initiatives qui vont dans le sens d'une « autre » mobilité.

La journée sans voiture est l'occasion de prendre conscience des enjeux des choix de modes de transport mais également de comprendre que ces choix influent sur nos relations humaines. C'est une journée idéale pour découvrir notre ville à un autre rythme et sous un autre regard. Ce jour-là, l'animation dans les rues et dans les transports publics nous donne même le sentiment de redécouvrir une convivialité, voire une citoyenneté, oubliée.

Plus d'info ? www.poseco.org - info@mobilissimo.be

Dimanche sans voiture le 18 septembre : Infos pratiques

L'inauguration officielle de la journée sans voiture aura lieu le 18 septembre à 9h précises à la place Royale sur le site du nouveau village Mobilissimo. Dédié à la mobilité durable, il s'articule en 4 zones : les cycles (le GRACQ y tiendra un stand), les transports en commun, les piétons et personnes à mobilité réduite et les voitures hybrides et moins polluantes. Une 5ème zone est installée place Albertine et est consacrées aux transports ludiques (skate, roller,…). Outre ce grand lieu de rassemblement, trois pôles-vélo sont organisés par les associations cyclistes : A la Maison des Cyclistes (15, rue de Londres à Ixelles), à Mérode (Etterbeek) et à la place Meiser (pôle organisé par le GRACQ de Schaerbeek).

« Une semaine pour prendre l'air », slogan de la Région pour cette semaine européenne de la mobilité. Un visuel qu'on retrouvera partout dans la ville grâce à une communication accrue vers le public.

Le système de dérogations est identique à l'année dernière : de 9h à 19h, il vous sera interdit de circuler en voiture dans Bruxelles (19 communes). Seuls les détenteurs d'une autorisation pourront circuler à une vitesse maximale de 30 km/h. Nouveauté cette année : pas de dérogation nécessaire pour les personnes handicapées. Aucune démarche administrative requise, leur carte faisant office de dérogation.

Déplacements : Les tunnels sont, cette année encore, fermés à toute circulation et, bien sûr, le code de la route reste en vigueur pour tous, cyclistes y compris ! Les transports publics sont gratuits et l'offre de la STIB est renforcée sur la plupart des lignes. La SNCB s'associe une nouvelle fois à la journée et reconduit son opération train-tram-bus en offrant des prix très avantageux pour se déplacer en train. Vous pourrez d'ailleurs découvrir le tout nouveau Tram 3000 de la STIB, qui sera stationné à la Place Poelaert. La STIB ouvre

BRUXELLES

au public sont nouveau dépôt Jacques Brel le mercredi 21 septembre de 14h à 19h
www.stib.be
www.b-rail.be (www.nmbs.be)

Activités : Les activités telles que Bruxelles Champêtre (Place Poelaert de 10h à 19h – petit déjeuner dès 8h30 !), Zot van de Senne, le Beau Vélo de Ravel et les circuits cyclistes de la 2ème couronne sont reconduits. Ce dimanche coïncide comme l'an passé avec la journée du Patrimoine. Toutes les activités programmées tout au long de la semaine et durant le « Dimanche sans voiture » sont détaillées dans un exhaustif Guide de la Mobilité (32 pages) Ce guide est consultable en ligne :
www.dimanchesansvoiture.irisnet.be (FR)
www.autolozezondag.irisnet.be (NL)
Par ailleurs un call center est en place du 1er septembre au 18 septembre inclus : 02 204 13 43 (FR) et 02 204 13 53 (NL)

Parkings : Interparking offre 7.500 places gratuites. Nouveautés : ceux qui décident de garer leur voiture dans un des 12 parkings gratuits afin de libérer les rues lors du « dimanche sans voiture » recevront un bon pour une journée gratuite dans un parking de leur choix (consultez le Guide de la mobilité – page 17) ; le parking du Heysel est ouvert mais payant cette année (3,50 € la journée)

Budget et communication : Cette année la Région a dégagé un budget spécifique pour les communes (30.000 €) et les comités de quartier et associations (10.000 €) pour organiser des activités. Le budget total de cette Semaine de la Mobilité s'élève à 87.000 €. Le Ministre Pascal Smet a également fait le pari d'une forte campagne de communication afin d'informer au mieux les citoyens : le guide de la mobilité sera encarté dans le magazine gratuit Zone 02 du 14 septembre, une campagne d'affichage est programmée dans les communes, les commerces, sur les range-vélos, sur les flancs des bus entre le 7 et le 20 septembre. Des spots radio et autres « vélos-sandwich » sont aussi prévus.

Et ailleurs ?

Flandre : www.komimo.be

Wallonie : http://semaine.mobilite.wallonie.be

Europe : www.mobilityweek-europe.org

St. D'H.

Suivi du Plan Directeur Vélo 2005-2009

Comme j'ai pu le rappeler au Ministre Pascal Smet le 15 juillet dernier, lors du départ de Dynamobile, nous avons relevé dans le Plan Directeur Vélo, que l'échéance de cet été n'avait pu être respectée pour une quinzaine d'éléments clés sur 18, dont plusieurs conditionnent la réalisation des objectifs suivants.

Il s'agit d'une série d'échéanciers 2005-2009 concernant les itinéraires cyclables régionaux (ICR) restants et leur fléchage, les pistes cyclables, leur entretien, leur contrôle et leur réfection, le marquage des sas, un master plan régional du stationnement vélo, un plan de communication pluriannuel, mais aussi une étude sur la visibilité des ICR, une étude socio-économique sur les points vélos, la révision du protocole vélo STIB, un inventaire sur les SUL dans les communes, la préparation d'un vade-mecum, un arrêté ministériel pour la Task Force Vélo et enfin l'engagement d'un Manager Vélo à l'administration.

Impatience et inquiétudes

Au 15 juillet, on n'était apparemment pas encore très loin. Ni la Commission Vélo Régionale, ni les associations n'ont reçu d'informations sur l'avancement du plan, si ce n'est que l'engagement du Manager Vélo était postposé. L'engagement prévu au printemps a finalement eu lieu à la mi-août. Bref, il est évident que le Plan a pris du retard. Certains s'impatientent de découvrir enfin les échéanciers de réalisation de tous les aménagements promis. Le plan initial manque en effet d'objectifs chiffrés. D'autres se demandent si, avec autant de retard, on réussira à dépenser utilement l'entièreté des 11 millions d'euros qui ont été prévus au budget régional 2005 pour le vélo. Un premier vent d'impatience et d'inquiétudes se fait jour.

Du côté des associations, outre leur propre mode de financement, c'est le manque criant de personnel « cycliste » à l'administration qui inquiète. Ce renfort en personnel était déjà, à côté d'un Plan Global Vélo, une des premières revendications des associations dès avant les élections. Et en plus d'un an, rien n'a bougé. Il y a pourtant de nombreuses places vacantes à l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED). Qu'attend dès lors la direction de l'AED pour renforcer ses cellules cyclistes ?

L'entrée en fonction du Manager Vélo (AED) est, en tout cas, annoncée pour le mois d'octobre. La personne désignée ? Frederik Depoortere (Pro Velo).

Bernard Dehaye

Bruxelles-ville : consultation publique de trois zones 30

BRUXELLES

Ce mois de septembre, la Ville soumet à consultation publique (affiche blanche) son projet de mise en zones 30 des quartiers « Béguinage-Canal », « Senne » et « Marolles ». Le projet s'inscrit directement dans la lignée du Plan de Mobilité du Pentagone. Afin de réduire la pression automobile dans le centre-ville, le plan prévoit la création de six zones 30 au niveau des voiries locales.

La mise en place de ces **zones 30** tiendra compte du projet de zone confort dont le périmètre s'étend sur trois zones 30. L'objectif de la zone 30 est de limiter la vitesse des véhicules au sein de ces zones, de supprimer le trafic de transit et d'accorder une plus grande place aux usagers doux (piétons, cyclistes, enfants).

Ainsi, la zone 30 permet un **meilleur partage de la rue** entre les différents modes de déplacement, engage à **circuler plus calmement** et offre dès lors aux piétons la possibilité de traverser plus aisément et dans de meilleures conditions. L'**accessibilité** du quartier est maintenue, le nombre et la gravité des accidents sont diminués, et la qualité de vie est améliorée, notamment par une réduction de la pollution de l'air et du bruit. La mise en œuvre des 3 zones 30 prévoit des aménagements physiques légers. Il s'agit essentiellement de surélévations locales de chaussée, qui ont pour but de faire tendre la vitesse à 30 km/h et de **sécuriser les abords d'écoles** ou de marquer un « effet de porte » aux entrées de la zone.

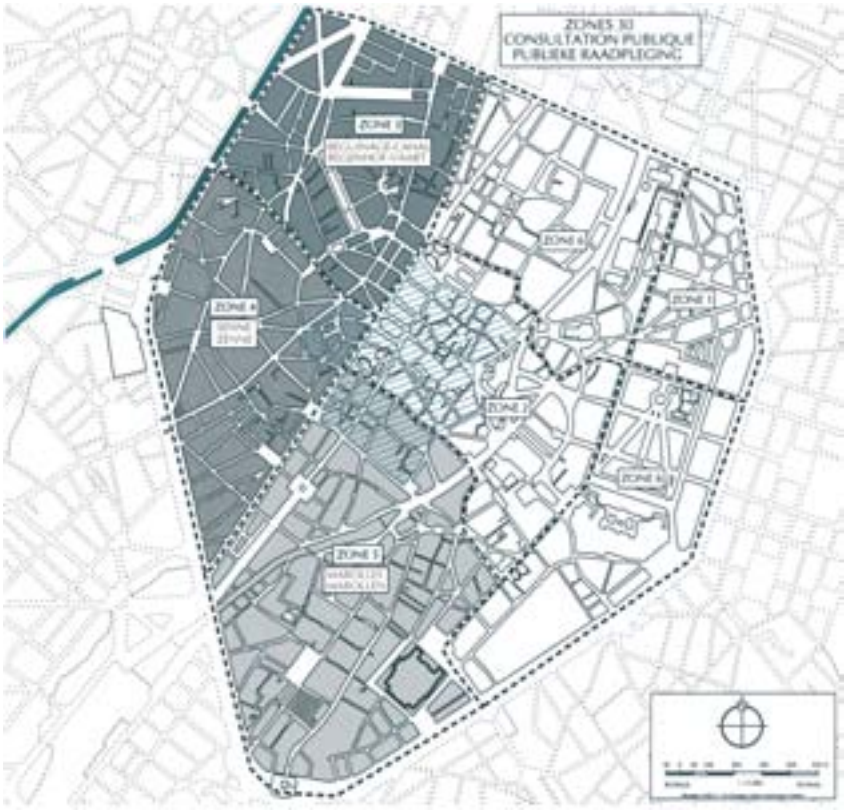
Quelques modifications de sens de circulation sont également prévues afin de **supprimer le trafic de transit à l'intérieur** des quartiers. Les axes « traversant », où circulent généralement les bus, ne seront quant à eu pas modifiés (il s'agit entre autres de la rue de Laeken dans le quartier Béguinage-Canal, de la rue Van Artevelde dans le quartier Senne ou des rues Blaes et Haute dans le quartier Marolles).

Enfin, les sens uniques limités en faveur des cyclistes (SUL) seront généralisés, à l'exception de certaines rues qui ne rencontrent pas les conditions de sécurité indispensables.

Mais ce qui semble dangereux aux yeux du Bourgmestre de la ville, Freddy Thielemans (chef de la police) n'est pas forcément dangereux dans le sens de la loi. En effet, dans les zones 30, la modération de la vitesse autorise la circulation des cyclistes à contre-sens dans des rues étroites. Par ailleurs, cette consultation est l'occasion, pour les cyclistes, de forcer le balisage des ICR dans le Pentagone et de faire pression pour la mise en oeuvre d'itinéraires cyclables communaux (ICC). Contacter le secrétariat du GRACQ pour plus d'info : 02 502 61 30

Consultation Publique : du 1er au 30 septembre
Les plans peuvent être consultés au Centre Administratif (bd Anspach, 6 – 1000 Bruxelles), département Urbanisme 10ème étage, local 10-34 :
- du lundi au vendredi de 9h à 12h
- avec explications techniques : le mardi et jeudi de 9h à 12h et le jeudi de 16h à 20h (sur rendez-vous à partir de 18h, au numéro suivant 02 279 29 93)

La consultation est annoncée par voie d'affiches placées au niveau des quartiers concernés.



Carte de présentation des (projets) zones 30 et de la zone confort :
1 Notre-Dame-aux-Neiges
2 Zone confort
3 Béguinage-Canal
4 Marolles
5 Senne
6 Royal
7 Martyrs
En ligne sur le site de la ville :
http://www.brucity.be

Réunion publique de présentation des 3 zones 30 :
le mercredi 28 septembre à 18h30
salle « Sainte Catherine », 38 rue Melsens - 1000 Bruxelles.
Cyclistes, soyez nombreux à cette assemblée plénière.

Commission de concertation spéciale : le jeudi 6 octobre à 14h00, à l'Hôtel de Ville, Grand Place, 1000 Bruxelles. Toute personne peut émettre ses remarques et/ou demander à être entendue lors de la réunion de concertation, en s'adressant (anticipativement !) par écrit au Collège des Bourgmestre et Echevins, Hôtel de Ville, Grand Place à 1000 Bruxelles. Pour toute information complémentaire sur le processus de consultation, veuillez contacter la Maison de la Participation au 02 279 21 30

Les cartes de présentation des zones ainsi que les différentes phases de la mise en œuvre, plan de circulation, aménagements et sens uniques limités sont téléchargeables sur http://www.agora-urba.be/FR/divers/BruZ30.htm, site Internet du bureau d'étude externe choisi par le Collège des Bourgmestre et Echevins.

St. D'H.

Chronique d'un cycliste quotidien à Bruxelles (17)

Profitons des réaménagements de voiries pour donner notre avis…

BRUXELLES

Hier, j'ai eu la bonne surprise de voir que l'on a peint des logos vélos sur la « nouvelle » piste cyclable de la chaussée de Haecht, entre le Houtweg et la Harenheide. Cela ne peut qu'augmenter la visibilité de cette piste, qui est trop souvent ignorée de tous, piétons comme automobilistes. N'hésitez pas à consulter www.ferrosteph.net/velo2.htm (rubrique aventures d'un cycliste quotidien) ou www.ferrosteph/velo/quotidien/cyclo_quot.htm pour avoir une toute petite idée du problème.

Bonne idée aussi que de mettre les logos vélos devant les abris bus, c'est souvent là que les problèmes surgissent.

Mais j'ai aussi un bémol important à émettre. En effet, quand on vient de Haren vers le centre, il y a de longues sections sans logos. Elles sont trop longues ! Les « carwash », les sorties de parking d'entreprises,… À chaque fois il faudrait en mettre, des logos vélos ! À hauteur des passages piétons aussi d'ailleurs, je ne pense pas en avoir vu. Serait-il possible d'ajouter des logos ? En fait, je pense que – et c'est valable pour toutes les pistes cyclables sur trottoir (comme rue de la Loi) – sur ce genre de pistes, plus il y a un trafic de piétons et de véhicules « perpendiculaires » (traversées piétonnes) au trafic vélo, plus il faut mettre de logos. Dans le cas de la chaussée de Haecht par exemple, pour chaque pompe à essence il faut au moins 2-3 logos. De même que pour chaque sortie de parking… Et pourquoi pas, d'ailleurs, un triangle de danger pour les automobilistes (la version peinte du panneau A25) ? Je pense que faire l'économie des traits blancs « piste cyclable » n'est pas une bonne idée : ces marquages là sont continus !

J'ai fait part de ces réflexions à l'Administration des équipements et des déplacements (AED) de la Région bruxelloise qui est responsable de ces travaux. De nos jours cela peut se faire via un courrier électronique envoyé à infovelo@mrbc.irisnet.be J'espère que le laconique « Nous avons bien reçu… Nous avons transmis au service concerné… » sera suivi d'effets et servira d'exemple pour améliorer le reste des infrastructures. N'hésitez pas non plus à réagir auprès des administrations communales ! Le lobbying, comme je l'ai déjà souvent écrit, est autant l'affaire des associations que de Monsieur-tout-le-monde !

Stéphane Smets

Les brèves de Vélosteph

- Les reportages photos commentées de Dynamobile 2005 sont en ligne sur mon site : http://www.ferrosteph.net/ferrosteph/velo/dyna05/intro_05.htm
- Du vélo et des trains : une page d'infos pour ceux qui voudraient mettre leur vélo dans un train du service intérieur sur http://www.ferrosteph.net/ferrosteph/velo/quotidien/ph2005/ph050621/ph050621.htm

Pour ne pas devoir retaper tous ces liens : http://www.Ferrosteph.net, le lien général de la rubrique « Vélo » est sous le texte Vélos en ville comme à la campagne ou dans le bandeau supérieur des autres pages

RRU à enquête publique : cyclistes, participez !

Dans le cadre du nouveau RRU (Règlement Régional d'Urbanisme), actuellement soumis à l'enquête publique, du 8 septembre au 7 octobre 2005 inclu, les permanents du GRACQ se proposent de synthétiser les recommandations des cyclistes.

Infos pratiques

Le texte intégral est téléchargeable à l'adresse :
http://www.rru.irisnet.be/fr/projet/projet.htm

Vos recommandations doivent nous parvenir à info@gracq.org pour le mardi 26 septembre au plus tard. La synthèse des observations vous sera ensuite soumise le mercredi 28 septembre pour une ultime relecture. Un courrier du GRACQ sera envoyé au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sous pli recommandé.

Chacun d'entre vous pourra par ailleurs envoyé un courrier recommandé individuel à la même adresse. Plus de cyclistes se font entendre, plus notre cause est entendue.

Des renseignements ou explications techniques peuvent être obtenus dans chacune des 19 communes de la région, où les documents peuvent être consultés. Les horaires des administrations communales, pour la consultation des dossiers, sont sur le site du GRACQ
www.gracq.org/regionbruxelles/communes.html

Les observations et réclamations sont à adresser au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sous pli recommandé à la poste, ou peuvent être déposées contre accusé de réception à l'Administration de l'aménagement du territoire et du logement (AATL), au plus tard le 7 octobre 2005, à l'adresse suivante :

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
AATL - Direction Etudes et Planification
CCN - rue du Progrès, 80, bte 1 - 1035 Bruxelles

Au besoin, les réclamations et observations peuvent être formulées oralement, avant cette date, auprès de l'agent communal désigné à cet effet.

Le RRU existant reste d'application. Le projet de RRU n'a, au stade actuel, aucune valeur légale. Il entrera en vigueur une fois adopté par le Gouvernement, au terme de la procédure d'enquête publique et ce 15 jours après sa publication au Moniteur, soit au plus tard le 1er avril 2006.

Visuel de la Semaine de la mobilité en Wallonie.

La Semaine de la Mobilité 2005 en Wallonie se déroulera du 16 au 22 septembre sous le thème européen « Clever commuting » ou comment gérer ses déplacements quotidiens plus intelligemment. Pour découvrir les 117 projets menés en Wallonie, surfez sur le site officiel http://semaine.mobilite.wallonie.be/wasemo_2005/login.do et cliquez sur « les projets de votre région » (lien établi avec la base de données). Ces initiatives sont réparties suivant 8 thématiques et soutenues par 7 Secrétaires opérationnels (l'Union wallonne des Entreprises, l'Union des Villes et Communes de Wallonie, Gamah, la Ligue des Familles, Taxistop, Inter Environnement Wallonie et Pro Velo) et un partenaire de renom, les TEC. Un supplément spécial « Semaine de la Mobilité » paraîtra le 14 septembre 2005 dans les Editions de l'Avenir.

Namur : la rentrée se fera à vélo !

A Namur, cette année, le mois de septembre sera celui de la rentrée du... vélo. La petite reine sera en effet au centre d'actions de promotion concoctées en commun par le service de mobilité de la Ville et la Maison des cyclistes. Cette opération porte bien son nom : « En septembre, Namur vous met en selle ». Petit passage en revue de ce programme.

Parking + vélo. Les abonnés des deux parcs relais (plaine Saint-Nicolas et Namur Expo) sont invités à troquer la navette en bus contre des déplacements à bicyclette, le temps d'un mois. Les vélos seront mis à disposition. Ceux qui l'auront utilisé pendant au moins quinze jours gagneront un mois d'abonnement au parc relais.

Vélo & commerces. Pas de problème de parking quand on fait ses courses à vélo. Il suffit d'obtenir le cachet de trois des commerçants qui participent à l'opération (ils sont une cinquantaine) d'ici le 17 septembre pour avoir une chance de gagner des accessoires vélo (premier prix : une remorque vélo).

Samedi, en Vélo-taxi. Les samedis 3, 10 et 24 septembre, des vélos-taxis vous transporteront gratuitement dans toute la « corbeille ». Rendez-vous places Saint-Aubain, d'Armes et de l'Ange (l'après-midi) et à la demande de 10h à 18h.

Ateliers. La Maison des cyclistes organise des formations à la mécanique du vélo (les 10 et 17/09) et à la conduite dans le trafic (le mercredi 24/09).

Tatoue ton vélo. La police de Namur pourra graver votre numéro de registre national sur le cadre de votre vélo (un bon moyen d'identification en cas de vol), les 7, 14, 21 et 28 septembre dans l'après-midi, à la Maison des cyclistes.

Vélo Blabla. Appel aux suggestions, bonnes idées, informations, discussions, forum sur le vélo et son usage quotidien. Boîtes à idées à la Maison des cyclistes, à l'hôtel de ville ou sur le site : www.mobilite.ville.namur.be.

La Ville à vélo. En interne, la Ville relance une campagne pour inciter ses agents à effectuer leurs déplacements quotidiens à vélo (domicile-travail ou autres raisons)

Plus d'info ?

Contactez le GRACQ de la Maison des Cyclistes de Namur au 081 81 38 48, le service mobilité de la Ville de Namur au 081 24 60 86, ou consultez notre site Internet www.velonamur.be

Namur : service Vélo Trafic

WALLONIE *Implanté à Namur, le Service Vélo Trafic forme des moniteurs vélo chargés de répondre aux demandes d'animations Vélo Trafic en Wallonie.*

L'objectif fondamental est de sécuriser les personnes qui se verraient tenter l'aventure de la mobilité au quotidien à vélo. La Vélo Trafic veut habituer son public à prendre sa place dans la circulation routière.

Le vélo apparaît le plus souvent comme réservé aux loisirs et au sport. C'est un obstacle culturel qui s'oppose à l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Peut-on se déplacer à vélo et rester sérieux ? Que vont dire mes amis, voisins ?

L'obstacle le plus souvent cité est celui du danger dans le trafic. On peut considérer que la sécurité du cycliste dépend de trois facteurs :

- Le comportement des autres conducteurs
- L'aménagement de l'espace public
- Le comportement du cycliste lui-même

Nous n'avons guère de prise sur le premier facteur. Pour le second, le GRACQ sensibilise les gestionnaires de l'aménagement des voiries.

Reste le 3ème facteur : ce que le cycliste peut lui-même maîtriser.

A vélo dans le trafic, ça s'apprend !

Au cours de cette journée de formation vous seront donnés des outils afin de : savoir entretenir son vélo, choisir un itinéraire, circuler en sécurité sur la voie publique, rouler avec des enfants.

Programme de la journée :

09h30-10h30 : approche théorique du code de la route

10h30-12h30 : sortie dans le trafic et conseils pour la guidance de groupes

13h30-15h30 : sortie dans le trafic, guidance par les candidats

15h30-16h30 : mécanique vélo (si désiré !)

Patrick Czerwinski
Coordinateur du Service Vélo Trafic

Place de la Station, 2b - 5000 Namur
Tél. : 081/81 38 48 – Fax. : 081/83 05 89
mdc.namur@gracq.org

Liège : une expo sur l'évolution de la mobilité

Dans le cadre des manifestations liées au centenaire de l'Exposition universelle de 1905, le Ministère de l'Equipement et des Transports et le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège se sont associés pour présenter une exposition ayant pour thème la mobilité à Liège, du 2 septembre au 30 octobre

Cette exposition se compose de deux parties.

La première mène les visiteurs des travaux liés à l'établissement de la « World fair » de 1905, des modifications urbanistiques qu'elle a engendrées, aux travaux d'infrastructure réalisés aujourd'hui.

La seconde présente les différents enjeux (économiques, de santé, d'environnement, de territoires, …) liés à la mobilité actuelle. Ensuite, après avoir regardé comment on en est arrivé-là, elle propose des pistes pour la mobilité au XXIe siècle.

L'exposition dont le but est de sensibiliser les citoyens aux problèmes de la mobilité et aux conséquences de leurs choix, s'adresse tout naturellement à un très large public.

Des animations subventionnées pour groupes scolaires de l'enseignement primaire et secondaire sont organisées sur réservation auprès du CRIE (tél. : 04 250 95 83)

L'exposition est accessible aux moins valides et aux personnes aveugles.

Musée des Transports en Commun du Pays de Liège
rue Richard Heintz, 9 - 4020 Liège.
Tél. : 04 361 91 11
Ouverture en semaine
de 10h à 12h et de 14h à 17h
Les week-ends et jours fériés
de 14h à 18h
Visites guidées sur réservation.

La section nivelloise du GRACQ est née : c'est officiel !

Le tout nouveau pré-RAVeL Nivelles-Arquennes a sans aucun doute stimulé le vélo à Nivelles. L'association « Un RAVeL à Nivelles », qui travaillait à la réalisation de ce projet depuis 3 ans, a décidé de créer une section locale du GRACQ... pour faire du vélo un plaisir de tous les jours !

Evelyne Stinglhamber 0472 84 11 92
stinglhamber@swing.be

Premiers effets du Plan Communal de Mobilité à Thuin

WALLONIE

Le GRACQ, permanents et bénévoles, s'est impliqué depuis le début du Plan Communal de Mobilité (PCM), à la fois au sein du comité d'accompagnement, mais aussi lors des réunions citoyennes. Plusieurs aménagements, également prônés par le bureau d'études en charge de l'élaboration du PCM, ont ainsi vu le jour. Le viaduc à l'entrée de Thuin, ex-véritable autoroute en ville, s'est doté de superbes pistes cyclables, tandis que les aménagements de Ragnies (SUL et réduction de vitesse) permettent désormais de rejoindre en toute sécurité le magnifique RAVeL longeant la Sambre.

Petit bémol, une sécurisation de la sortie vers le château de Leers-et-Fosteau doit encore être effectuée.

Nous vous invitons d'ailleurs à venir vous balader dans la région, vous serez surpris à la fois par le patrimoine (beffroi à Thuin, distillerie de Biercée…) et les paysages.

Jean-Luc Bouvrat,
responsable bénévol de la locale GRACQ de Beaumont
& Michaël Vico, administrateur du GRACQ

Le SUL pour rejoindre le RAVeL. Les automobilistes n'ont pas (encore) tout compris !

Le viaduc de Thuin

L'entrée de Ragnies (un des plus beaux villages de Wallonie) où la vitesse est limitée à 50km/h. Au fond à gauche, le superbe bâtiment de la distillerie de Biercée http://www.distilleriedebiercee.com.

La Maison des Cyclistes de Liège a déjà 5 ans !

Et oui ! C'est le 15 juillet 2000 que le Ministre de la Mobiltié de la Région wallonne José Daras inaugurait, en présence de plusieurs personnalités du Pays de Liège, la première Maison des Cyclistes de Wallonie.

Cinq ans plus tard, le bilan est incontestablement positif. Non seulement parce que, après quelques épisodes, la Maison des Cyclistes est bien devenue le point de coordination et d'entraide de diverses associations actives dans la promotion du vélo comme mode de déplacement, mais aussi parce que le vélo dispose à présent d'une place incontestable dans l'espace public et médiatique. La Maison des Cyclsites rend les associations plus visibles et plus fortes ; comme, parallèlement, certaines communes et la Région ont débuté des actions concrètes (surtout en matière d'infrastructures) pour encourager les déplacements à vélo, on voit une nette différence en cinq années d'action.

Un anniversaire qui méritait d'être fêté comme il se doit : c'est ainsi que le vendredi 1er juillet, 130 cyclistes, avec parmi eux le Bourgmestre de Liège, un représentant du Ministre Antoine et diverses personnalités politiques ont arpenté les rues de Liège à vélo pour terminer ce (petit) périple à l'esplanade St-Léonard. Là, plusieurs centaines de personnes, ont fait la fête au vélo toute la soirée en se régalant de courts métrages… ainsi que de pâtisseries, autour d'un bon verre.

Pas de doute : la ville et le vélo sont faits l'un pour l'autre. Il reste encore beaucoup de travail pour réconcilier les Liégeois (au sens large) avec le vélo, mais le mouvement est amorcé ; ainsi, par exemple, la comparaison des comptages de cyclistes menés en 2004 et en 2005 montre une augmentation de 17% dans la ville. Nous espérons que des relations constructives avec les autorités publiques nous permettront de poursuivre l'action au service de l'intérêt général.

Didier Castagne

WALLONIE

Liège : Une « fiche d'observations » pour une meilleure infrastructure cyclable

GRACQ asbl – Les Cyclistes quotidiens

Fiche d'observation

Nom : . . . . . Prénom : . . . . . .
Tél : . . . . . .
Courriel : . . . . . .
Date : . . . . . Heure : . . . . . .

Lieu de l'observation
Rue : . . . . . n° : . . . . . .

NOTE : Une seule observation par fiche, svp.
Observations uniquement sur le territoire de la Ville de Liège.

Problème observé

Défaut de conception
❑ Aménagement ❑ Marquages ❑ Signalisation ❑ Autre

État du revêtement
❑ Dégradation ❑ Pavage défectueux ❑ Autre

Stationnement
❑ P voiture gênant ❑ Manque de P vélo ❑ Autre

Qualité de l'itinéraire
❑ Rupture de continuité ❑ Transit motorisé excessif ❑ Autre

Description, remarque ou suggestion

. . . . . .
. . . . . .

Retour : GRACQ, 3 rue de Gueldre, 4000 Liège ou fax 04 222 09 47, ou encore mdc.liege@gracq.org.
Nous transmettrons à l'Échevinat des Travaux de la Ville de Liège.

Un trou, même de 2 ou 3 cm de profondeur, dans un revêtement, c'est une source de danger incontestable pour le cycliste ; des marquages dégradés, du stationnement sauvage sur des aménagements cyclables, tout cela diminue la qualité et partant, freine l'utilisation des aménagements cyclables.

D'où l'idée, inspirée de ce qui se fait déjà dans quelques autres villes ; de mettre au point une procédure d'information rapide des gestionnaires de voirie afin de sauvegarder, sinon d'améliorer, la qualité des réseaux utlisés par les cyclistes.

Comme ce sont, évidemment, les cyclistes qui sont le mieux placé pour remarquer et signaler ces défauts, le GRACQ a proposé à l'échevin des travaux de la Ville de Liège de mettre au point une procédure de signalement des avaries et défauts au réseau cyclable. Une telle prodécure n'a de sens que si elle permet des interventions rapides ou, en tout cas, si chacune des avaries signalées fait l'objet d'un suivi dont le cycliste, à l'origine de l'information, est tenu informé. Le GRACQ et la Ville se sont donc mis d'accord sur une procédure de retour d'information sur chaque fiche et sur le fait, chaque fois que c'est possible, d'intervenir rapidement. Des réunions de suivi des fiches sont prévues à un rythme trimestriel pour examiner le sort réservé aux observations et pour définir, lors d'interventions plus lourdes, le calendrier dans lequel elles peuvent être programmées.

Concrètement, les fiches se présentent sous forme d'un carnet de poche (1/4 d'A4) ; les observations des cyclistes sont transmises au GRACQ, qui vérifie que les fiches sont suffisamment complètes pour être utilisables par le service des travaux de la Ville. Le cas échéant, ces infos sont complétées ou précisées. Puis, la fiche est numérotée et transmise à l'échevinat des travaux qui indique quel suivi sera donné (suivi en interne, avec intervention technnique dans un délai donné ; ou transmission à la police, au service de la signalisation, ou encore, pourquoi pas au MET).

Le système démarrera en septembre 2005, en se concentrant pour l'instant au seul réseau routier géré par la Ville de Liège. Si certaines fiches seront transmises au MET, il n'y a pas encore, à ce stade, de contact pris avec le ministère pour arrêter une procédure de réparation. Nous allons d'abord voir si le système fonctionne bien avec la Ville avant (de tenter) d'élargir aux infrastructures gérées par le MET.

Rendez-vous dans quelques mois pour un premier bilan de cette procédure.

Didier Castagne

Coordinateur Régionale de Liège

Nouvelle publication d'IEW !

«Les petites gares : enjeux en termes de mobilité, d'accessibilité et de développement territorial».

Ce dossier de 22 pages fournit des données concrètes relatives à la problématique des petites gares, une analyse en termes de mobilité, d'accessibilité et d'aménagement du territoire, ainsi que la position de la fédération sur le sujet.

Il précise les fonctions des petites gares selon les points de vue historique, structurel, politique, économique et social. Il présente l'inventaire des outils permettant de développer les fonctions des petites gares, en détaillant les compétences des différents niveaux de pouvoir (fédéral, régional, communal) dans les domaines de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Pour commander le dossier : contactez Sabine Rouard - s.rouard@iewonline.be, 081 255 280

Prix : 8€ (plus frais d'envoi)

Les petites gares : fermées mais occupées grâce aux communes ?!

Suite à la décision initiale de la SNCB de fermer purement et simplement une série de petites gares en été 2004, suite à la mobilisation entreprise par le milieu associatif (entre autre la pétition d'IEW), suite au mouvement de grogne de certaines communes, un accord a été conclu entre la SNCB, B-Holding, les ministres Johan Vande Lanotte (un des ministres de tutelle de la SNCB) et Philippe Courard (pouvoirs locaux en Région wallonne).

Ce partenariat a été signé à Melreux-Hotton le 5 janvier dernier. Il vise à mettre en place des gares-EMS (Espaces multi-service) qui permettent d'en assurer l'occupation tout en continuant à y assurer une desserte « train ». Il est prévu que la salle d'attente reste accessible au minimum pendant la pointe matinale les jours ouvrables.

Chaque projet se fait sur base volontaire et implique un partenariat entre le Groupe SNCB, l'Autorité communale concernée et la Région wallonne. Chacun des projets retenus engage aussi la responsabilité des trois partenaires :

- **le Groupe SNCB** : met à disposition le bâtiment de gare pour la somme symbolique d'un euro pour une durée de six ans dans le cadre d'un contrat d'occupation. Le Groupe assure et garantit aux clients, de manière directe ou indirecte, l'information en gare ainsi que les services minimums (desserte de l'arrêt, sonorisation des quais 24h/24 commandée à distance, affichage amélioré, promotion des canaux de vente alternatifs, abris sur les quais pour les voyageurs).
- **la commune**: donne aux clients SNCB accès à une salle d'attente confortable, en concordance avec les horaires d'ouverture. En parallèle, elle investit les lieux pour y concevoir, gérer et coordonner l'Espace Multi-Services en accord avec les partenaires publics et privés qu'elle accueille sur le site.
- **la Région wallonne** : veille au bon déroulement de chaque projet et aide les autorités communales dans leurs démarches afin que le projet puisse être développé de manière optimale.

Petit aperçu des dix projets de gare-EMS déjà approuvés

Amay	Centre de formation aux TIC
Chastre	Librairie, Informations communales
Courcelles	Service communal « population », assistante sociale
Frameries	Guichet d'accueil du PASS, Librairie, Location de vélos dans le cadre du RAVeL
Houyet	Guichet d'information communale
Manage	Guichet d'information communale (avec la commune de Seneffe)
Philippeville	Centrale de mobilité
Quevy	Conciergerie, Bibliothèque, ONE, Services communaux, Salle d'exposition, logements
Statte	Police communale, Accueil de la petite enfance
Thuin	Association de transport des personnes à mobilité réduite, Poste, Permanence de l'Intercommunale IGRETEC

WALLONIE

Pour financer l'ensemble des projets, la Région Wallonne a prévu un montant global de 1,25 millions d'euros pour l'année 2005. Le coût de chacun des projets sera examiné au cas par cas.

Sur les 23 communes wallonnes concernées, 21 ont rentré un dossier de candidature pour réaffecter les locaux en Espace Multi-Services. Dans une dizaine de gares, le projet a été avalisé tant par la Région wallonne que par le Groupe SNCB. Pour ces gares, les EMS s'organisent depuis le 1er juillet 2005. Une évaluation aura lieu un an après le début des activités.

Quid des autres communes ?

Pour quelques autres, le projet est en cours d'analyse. Mais qu'en est-il des petites gares pour lesquelles les communes n'ont pas manifesté d'intérêt (Gedinne, Wavre) ou pour lesquelles le projet est trop coûteux, trop flou (Naninne) ou ne répond pas aux critères de sélection (Hamoir qui ne souhaite pas conserver la salle d'attente pour les voyageurs) ?

Ces bâtiments seront fermés, laissés à eux-même sans attention ni de la part de la SNCB, ni de la part de la commune. La SNCB essayera de trouver des acquéreurs en passant par la vente du bien immobilier. Quand on constate l'état de délabrement de certains biens publics en attente d'acquéreur… cela nous laisse imaginer le pire pour ce qui est de la sécurité des lieux, l'accueil des voyageurs et la promotion de ce mode de transport du futur qu'est le rail !

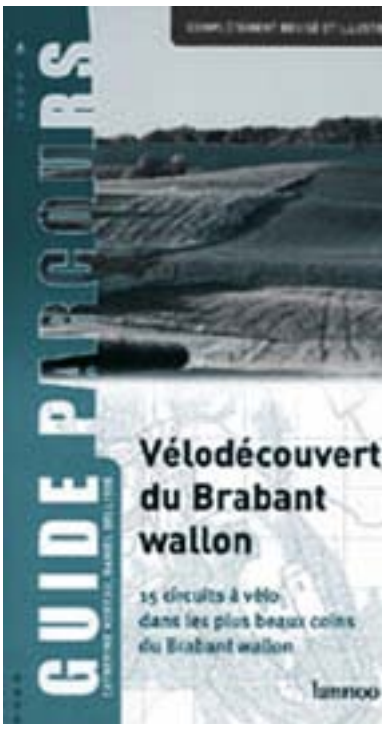
La SNCB tout comme les politiques aussi bien fédéraux (ministres de tutelles), que régionaux (chargés de la mobilité des wallons, de l'aménagement du territoire, de la ruralité…) semblent ne pas visualiser les enjeux tant en terme de mobilité que d'urbanisme liés aux gares. Surtout en milieu rural et semi-rural.

Beaucoup d'efforts et de moyens sont mis sur le TGV et les grandes gares wallonnes. Mais le reste ? Ce sera pour « plus tard » ! S'il y a toutefois encore des voyageurs à faire monter dans ces petites gares ou points d'arrêts répartis sur notre territoire. Car le risque est grand de voir, en cette multitude d'endroits, les voyageurs reprendre leur voiture pour rejoindre un embouteillage qui les mènera à une belle grande gare entourée d'un gros parking où un train les conduira vers une autre grande ville embouteillée elle aussi. Ou pire encore : une fois dans leur voiture, ils ne la quitteront plus avant d'être arrivés à destination. Et le cercle vicieux s'enclenche : moins de voyageurs dans les gares secondaires, donc fermeture progressive des guichets et puis, suppression de l'arrêt du train à cet endroit… Et enfin, suppression de la ligne si elle ne rejoint pas deux grandes villes entre elles.

Les communes participent à la revitalisation des quartiers de gare, c'est une très bonne chose, mais n'oublions pas que les gares ont pour première fonction d'assurer un service d'accueil, d'information et de mobilité aux voyageurs du chemin de fer.

Véronique Paternostre
Chargée de mission Mobilité
Inter Environnement Wallonie
http://www.iewonline.be

Brabant wallon : sortie de Presse



Vélodécouverte du Brabant Wallon, 15 circuits à vélo dans les plus beaux coins du Brabant wallon, Catherine Moreau, Daniel Dellisse, Lanoo, Guide Parcours, 120 pp.

Catherine Moreau, co-auteur de Vélodécouverte du Brabant wallon, habite la région. Le vélo, c'est son rayon.

Jeune, elle se déplace en mini-vélo. « Il y avait peu de place à la maison à Woluwé. Plus tard, lorsque j'ai enseigné, 20 minutes me suffisaient pour me déplacer à vélo entre Helmet et Woluwé. Aujourd'hui, il n'est pas rare que je me rende à un conseil communal à vélo pour en assurer le compte rendu dans la presse régionale du Brabant wallon ». Catherine connaît la région. « Ottignies est par exemple couverte de chemins cyclables, c'est la commune du Brabant wallon où la politique des modes de déplacement doux est la plus évoluée ». Un résultat que l'on doit au travail des locales du GRACQ et de la Ligue des Familles, encouragées par les autorités communales.

Lorsque les éditions Lannoo ont pris l'initiative de contacter Catherine Moreau pour remettre à jour leur guide vélo dans le Brabant wallon, l'objectif était clair : trouver des circuits moins longs, adaptés aux familles, et les illustrer de l'histoire des lieux. Le résultat est à la hauteur des attentes. Les 15 circuits sont richement commentés, 14 constituent des boucles d'une trentaine de kilomètres. Pour chaque circuit, un tableau reprend l'amplitude des dénivellations à franchir. Autre renseignement intéressant, on trouve le pourcentage de routes sans voitures. Un détail significatif lorsqu'on se balade avec de jeunes pousses, qui en sont à leurs premiers tours de roues, dans cette province fortement urbanisée. Ce guide est donc une amorce, un produit d'appel auprès des personnes qui aiment les balades du dimanche à vélo, et qui peut-être circuleront chaque jour un peu plus à vélo.

Cerise sur le gâteau, les plans des circuits proviennent de la banque de données de l'Institut Géographique National (IGN). Ils sont clairs et précis. Lannoo, éditeur de Vélodécouverte du Brabant wallon, s'était récemment illustré dans la publication de l'excellent Atlas Topographique de la Belgique au 1:50.000.

Philippe Delchambre
Responsable bénévole de la locale GRACQ de Watermael-Boitsfort

« J'achète à vélo » à Bruxelles et en Wallonie : *Quand vélo et commerce de proximité filent le parfait amour !*

Grâce aux démarches des sections locales, l'opération « J'achète à vélo », action de promotion des achats à vélo dans les commerces de proximité, se décline ce mois de septembre en de nombreux points de la Communauté Wallonie-Bruxelles, dans les noyaux commerciaux mais aussi dans les centres de prêts de la Médiathèque. De nombreux lots en perspective pour ceux et celles qui prendront le vélo par les cornes !

L'objectif poursuivi par le GRACQ est double : convaincre un plus grand nombre de citoyens d'utiliser leur vélo pour aller faire leurs emplettes et démontrer aux commerçants que le cycliste est un excellent client trop souvent négligé…Une manière de restaurer l'image du cycliste comme citoyen à part entière.

La règle du jeu est simple : chaque cycliste qui se rend – pour achat ! – chez un commerçant participant reçoit un timbre (ou cachet) à apposer sur une carte de participation dûment complétée avec ses coordonnées. Une fois la carte pleine, le cycliste la dépose dans les urnes prévues à cet effet. Il n'y a aucune limite de cartes de participation par cycliste ! Fin septembre, des tombolas communales désigneront les heureux gagnants.

Un dépliant « Vélo et commerces : des intérêts communs » a été publié par le GRACQ à l'occasion de cette campagne.

Il est disponible sur

http://www.gracq.org/dossiers/commerce/images/2005_GRACQ_commerce_et_velo.pdf

La liste des nombreux commerçants participants figure sur le site www.gracq.org et sur les sites des administrations communales

INFO PRATIQUES - Bruxelles

« J'achète à vélo » à Saint-Gilles

- Du 2 septembre au 22 septembre
- Quartier du Parvis, rue du Fort, rue Jean Volders, Chée de Waterloo entre Porte de Hal et la Barrière, rue Jourdan, côté Parvis
- Organisé en collaboration avec l'Echevinat des Classes moyennes et le Town Center Management
- Remise des prix : le 4 octobre à 18h30 à la Maison communale
- 23 commerçants participants

« J'achète à vélo » à Evere

- Du 2 septembre au 22 septembre
- Quartier : l'intégralité de la commune
- Organisé en collaboration avec les Echevinats de la Promotion économique et de la Mobilité. Avec le soutien d'IEB
- Remise des prix : le 4 octobre à 20h à la Maison communale (Espace Delahaut). Plus de 1.900 € de prix en bons d'achat chez le vélociste d'Evere
- 75 commerçants participants (www.evere.be)

« J'achète à vélo » à Schaerbeek

- Du 1er septembre au 25 septembre
- Quartier : l'intégralité de la commune, excepté quartier Nord et Brabant
- Organisé en collaboration avec les Echevinats des Classes moyennes, de la Mobilité et de l'Emploi ainsi que le Helmet Shopping Management. Avec le soutien d'IEB
- Remise des prix : le 1er octobre à 14h, lors de la Braderie d'Helmet (rue Richard Vandevelde). Plus de 900 € de prix en bons d'achat chez des vélocistes schaerbeekois
- 140 commerçants participants

« J'achète à vélo » à la Médiathèque

- Collectez également des timbres et participez à la tombola en empruntant vos CD à la Médiathèque.

Les centres de prêts participants sont :

Passage 44	Passage 44	1/9 au 25/9
ULB	Biblio Sc. Hum. - Bât. NB - Av. P. Héger	2/9 au 22/9
Uccle	chée d'Alsemberg 739	2/9 au 22/9
Discobus 3 Evere	Square Hoedemaekers (devant la Maison communale)	Lundis 5/9, 12/9 et 19/9

INFO PRATIQUES - Wallonie

« J'achète à vélo » à Namur

- Du 29 août au 17 septembre
- Quartiers : Jambes, Hypercentre, La Plante, Salzinnes, Saint-Servais
- Remise des prix le 22 septembre à 20h au Pavillon de la Maison des Cyclistes, en face de la gare. Premier prix : une remorque vélo !
- Organisé par l'association des commerçants GAU et l'Echevinat de la Mobilité
- 55 commerçants participants

« J'achète à vélo » à Liège

- Du 27 août au 17 septembre
- Quartiers rive gauche : bas St-Gilles, av. Destenay, Meuse jusque l'Esplanade St-Léonard, Hors-château, Place du Marché et îlot St-Michel. Quartier rive droite : Longdoz.
- Organisé en collaboration avec Le Commerce liégeois asbl, Liège Gestion Centre Ville asbl, et l'Echevinat des Affaires économiques
- Deux parkings vélo gardés : Vinâve-d'Île, à proximité immédiate du chalet de la gestion du Centre-Ville et rue Libotte (proximité galerie commerciale du Longdoz).
- Remise des prix : le 22 septembre à 17h chez Decathlon (Féronstrée). Lots offerts par Décathlon et la Maison des Cyclistes de Liège
- 230 commerçants participants.

« J'achète à vélo » à Fléron

- Du 27 août au 17 septembre
- Quartier commerçant le long de la N 3
- Organisé en collaboration avec l'administration communale et l'Agence de Développement Local
- Remise des prix : le 18 septembre à 16h30, dans le cadre de la journée « La Wallonie à vélo », sur le terre-plain face à la poste.
- 90% des commerçants du noyau commercial participent

« J'achète à vélo » à Welkenraedt

- Du 27 août au 24 septembre
- Quartier commerçant de Welkenraedt, certaines supérettes et le village d'Henri-Chapelle
- Organisé en collaboration avec l'administration communale
- Remise des prix : le 1er octobre à 11h à la Maison communale
- 90% des commerçants de l'entité participent

« J'achète à vélo » à Charleroi

- Dimanche 18 septembre
- Quartiers : Couillet et Marcinelle
- L'action est différente à Charleroi :

Le 18 septembre, les 25 premiers clients-cyclistes qui se rendront à la boulangerie-pâtisserie Tassin (Av. Mascaux, 60 à Marcinelle) recevront 2 bons d'achat. Un bon d'achat à faire valoir dans la pâtisserie et un autre bon d'achat à faire valoir chez le Vélociste Free Bike (route de Philippeville, 269 à Couillet).

« J'achète à vélo » à Ciney

- Du 16 septembre au 2 octobre
- Quartiers : centre ville
- Organisé en collaboration avec la Commune
- Remise des prix : le 2 octobre à 10h30 au centre culturel. Premier prix : un vélo !
- 90% des commerçants de l'entité participent

« J'achète à vélo » à Couvin

- Du 16 septembre au 1er octobre
- Quartiers : centre ville
- Organisé en collaboration avec la Commune
- Remise des prix : le 1er octobre à 16h Salle des Gais Lurons de Presgaux. Premier prix : un vélo !
- Liste des commerçants participants sur http://www.gracq.org/

« J'achète à vélo » à la Médiathèque

- Collectez également des timbres et participez à la tombola en empruntant vos CD à la Médiathèque.

Liège	Galerie Nackelmackers Pl de la Cathédrale 14	27/8 au 17/9
Namur	Maison de la culture av. Golenvaux 14	29/8 au 17/9

INFO PRATIQUES - La Médiathèque

La Médiathèque pédale à plein tube !

L'opération « J'achète à vélo » sera ponctuée d'une **journée spéciale** où les cyclistes recevront un prêt **gratuit**.

Centres de prêts participants	Adresses	Journée spéciale « prêt gratuit »
Passage 44	Passage 44 - 1000 Bxl	Samedi 17 septembre
ULB	Biblio Sc. Hum. - Bât. NB - Av. P. Héger - 1050 Bxl	mardi 20 septembre
Uccle	chée d'Alsemberg 739 - 1180 Bxl	Samedi 17 septembre
Liège	galerie Nackelmackers -Pl de la Cathédrale 14 - 400 Liège	Samedi 17 septembre
Mons	Ilot de la Grand'Place - rue de la Seuve 24 - 7000 Mons	Samedi 17 septembre
Charleroi	Palais des Beaux-Arts - av. de l'Europe 1 - 6000 Charleroi	Samedi 17 septembre
Discobus 3 Evere	Square Hoedemaekers (devant la Maison communale)	lundi 19 septembre

Parkings vélos dans les grandes surfaces : Delhaize et Colruyt répondent à l'appel du GRACQ

En juillet, le GRACQ envoyait un courrier au siège d'une série de grandes surfaces pour leur faire part de l'insatisfaction de nombreux clients-cyclistes trop souvent confrontés à des parkings pour vélo inadaptés voire inexistants. A ce jour, seules les directions de Delhaize et Colruyt ont réagi. La première en nous invitant à son siège, la deuxième par une lettre circonstanciée. Compte-rendu.

Photos GRACQ

L'intention est bonne mais le parking inadapté

Pénétrant sur le site de Delhaize, au siège de la maison mère, à Ossegem, ce mardi matin, on m'indique aimablement l'emplacement du parking 2 roues, couvert. Il abrite 3 vélos et 5 motos. Je suis ensuite reçue par Monsieur Heymans, architecte et directeur technique chez Delhaize.

La généralisation de l'installation de parkings vélos aux abords des magasins Delhaize a commencé en 2000. Un parking vélos est désormais prévu sur tous les sites des nouveaux magasins. Ils sont également installés à l'occasion de travaux importants de réaménagement. Cette mesure, qui ne concerne que les supermarchés, a permis d'équiper approximativement 20 magasins chaque année (sur 120 au total en Belgique). A titre d'exemple, le supermarché de Kraainem (112, Wezembeeklaan, juste après l'UCL) dispose d'un système en U de marque ACKA.

Récemment, la réflexion a mûri et porte désormais sur les aspects qualitatifs du matériel de stationnement. Chez Delhaize, on pense maintenant sérieusement à systématiser le U renversé, qui outre toutes les qualités qu'on lui reconnaît habituellement, offre dans le cas précis des achats un support bienvenu au vélo lorsqu'on le charge de courses lourdes et volumineuses. De plus, le stationnement est, idéalement, couvert et à proximité de l'entrée. Chez Colruyt, tout indique que les abords de leurs sites seront bientôt équipés de parkings vélos semblables à ceux que l'on trouve en Flandres, notamment à Gand.

L'occasion fait le larron

L'échange convivial de cette rencontre – il faut toujours essayer de l'obtenir – me permet d'évoquer notre action « J'achète à vélo » qui retient toute l'attention de mon interlocuteur. Parviendra-t-il à convaincre ses collègues ? A suivre...

Nous nous quittons enthousiastes, lui de constater que l'objectif de 10% de déplacements mécanisés prévu au Plan Régionale de Déplacement (Plan Iris) n'est pas tombé aux oubliettes pour tout le monde et moi d'envisager des collaborations futures avec les grandes surfaces.

Photos Luc Coveliers©

Le dispositif en U renversé d'une largeur de 60 cm dit « U60 » est pratique pour toute taille de vélo

Le CRIOC [1] à nos côtés...

Dans la foulée, le CRIOC, soutient l'action du GRACQ et invite les mêmes grandes surfaces à vendre des cadenas efficaces (en U également) et des fontes solides, pour le transport des commissions sur le porte-bagages... à un prix d'ami pour les consommateurs épargnant ainsi des sacs en plastique jetable !

http://www.oivo-crioc.org

Sarah Claeys

Secrétaire générale

1 Le CRIOC (Centre de Recherche et d'Information des Organisations de Consommateurs) est une fondation d'utilité publique, fondée en 1975. Il est administré par les organisations de consommateurs belges et financé par le gouvernement (principalement le Service public fédéral Economie, PME, Classes moyennes et Energie). Le CRIOC a pour objet d'apporter une aide technique aux organisations de consommateurs, de valoriser la fonction de consommation et le promouvoir la protection des consommateurs

DYNAMOBILE 2005 : Le vélo sans frontière et sans entrave ?

Le départ de la ville de Bruxelles

Ce 15 juillet, la cour de l'hôtel de ville où fume le petit café matinal accueille les cyclistes prêts pour ce périple militant de 600 km. Le ministre régional de la mobilité, Pascal Smet, et l'échevin en charge de la mobilité, Philippe Decloux, encouragent les participants tandis que Bernard Dehaye et Koen Vanwonterghem, présidents respectifs du Gracq et du Fietsersbond bruxellois, rappellent sans ménagement les problèmes que les cyclistes rencontrent chaque jour à Bruxelles.

L'accent est mis sur la sécurité, depuis le choix des itinéraires jusqu'à l'encadrement ; trois moniteurs de la Vélo-Ecole accompagnent les participants.

Petits et grands partent ainsi constater ou dire que le vélo est un moyen de déplacement bon pour la mobilité, l'environnement et la santé et qu'il faut y penser chaque fois que l'on entreprend d'aménager l'espace public.

En Flandre et en Zélande

Parmi les nombreux Dynamobiliens qui ont préparé la cuvée 2005, l'Anversois Herman Hillen peut se vanter d'avoir convaincu son bourgmestre, Patrick Janssens, de nous accompagner à vélo jusqu'à l'hôtel de ville où il nous a parlé de la place du vélo dans sa ville. Il y croit au vélo ! Son « Orida team », police à vélo, ultra équipée et efficace, en est une manifestation.

Présent lors des rencontres avec les autorités de Lierre, Anvers, Kalmthout, Goes (P-B), Bruges et Roulers, le Fietsersbond a expliqué que même dans les villes où le vélo est bien implanté et où les associations sont consultées, il faut rester vigilant.

En Wallonie et en France

Comines avait hébergé Dynamobile en 2001. J.J. Vandenbroucke, premier échevin et Dynamobilien de 2003, nous conduit d'Ypres vers sa ville où il n'est pas étranger aux efforts réalisés en faveur des cyclistes.

Une journée de repos pendant le tour ? Des habitués la souhaitaient et l'ont obtenue à Comines où la ville a proposé des activités touristiques ou ludiques. Ce jour-là, 70 Dynamobiliens, bientôt rejoints par 30 cyclistes de l'ADAV de Lille, ont été reçus à la mairie avant de remettre en gare de Lille-Europe un **dossier cosigné par douze associations cyclistes européennes demandant que tous les TGV transfrontaliers accueillent les vélos non démontés.**

Entre Tournai et Soignies, 40 cyclistes non effrayés par un détour de 30 km rejoignent les mairies de Vieux-Condé et de Condé-sur-Escaut pour y présenter un dossier préparé par Chemins du Rail concernant 2 km de voies vertes à réaliser pour rejoindre le RAVeL belge en direction de Péruwelz.

Des efforts sont faits, des SULs sont opérationnels, des commissions de mobilité sont actives, mais pas partout. Les cyclistes sont plus nombreux quand une infrastructure sécurisée les accueille.

Dynamobile 1995-2005

L'aventure Dynamobile a commencé en 1995. Ils étaient alors quelques dizaines à rouler vite et loin pour demander de la place pour les vélos dans les infrastructures routières. Depuis lors, les choses changent, mais trop lentement.

Si les autorités d'une ville **décident** un budget suffisant pour les infrastructures cyclables, les vélos réapparaîtront. Mais si on n'y consacre que le reste du budget, les vélos resteront à la cave et les citoyens coincés dans les bouchons.

L'édition 2005 se termine dans la bonne humeur, avec l'envie de recommencer. Beaucoup des Dynamobiliens actuels sont enfants ou ados et rêvent de rouler en sécurité vers l'école, l'académie ou le terrain de foot.

Mesdames et messieurs les ministres, bourgmestres, ingénieurs qui pouvez faire changer les choses, **s'il vous plait, ne les faites pas attendre encore 10 ans !**

Denise Maerevoet,

Présidente - Dynamobile asbl

photo Philippe Langenaken

Touring et le GRACQ : un an déjà !

Partager la route

Ma motivation première, quand j'ai lancé en septembre 2003 l'idée de publier des articles éducatifs dans le magazine mensuel de Touring, était, avant tout, d'améliorer la compréhension des automobilistes vis-à-vis des cyclistes. Je me félicite aujourd'hui que les chroniqueurs de Touring aient accepté de s'adresser chaque mois aux lecteurs du Ville-à-Vélo.

Depuis novembre 2004, chaque mois, nos articles expliquent le bien-fondé de nos comportements et leur justification dans le Code de la route : le SUL, la zone avancée, la position du cycliste à un mètre du bord droit de la chaussée, la bonne position du cycliste dans un rond-point, la bonne manière de dépasser un cycliste, etc. A cette occasion par exemple, j'ai utilisé comme image que l'automobiliste devait s'écarter autant pour un cycliste que pour une autre automobile, et donc s'abstenir de dépasser s'il ne pouvait dépasser une autre automobile sur cette voirie.

Le titre de la rubrique, « Partager la route », reflète bien notre vœu de voir les automobilistes nous respecter davantage, et cesser de nous considérer comme des intrus (obstacles) coupables de ralentir ponctuellement leur vitesse.

Reconnaissons néanmoins que, tant parmi les cyclistes que parmi les automobilistes, il y a de bons et de moins bons « conducteurs », et que dans les deux catégories, très peu ont bénéficié d'une éducation à rouler correctement à vélo dans le trafic. Aussi, quand nous écrivons pour le million de lecteurs de Touring (soit 600 fois plus que le Ville-à-Vélo), nous nous adressons en même temps aux deux catégories d'usagers. Et les réactions positives des lecteurs nous confortent quant à l'intérêt de cette rubrique.

Globalement, la collaboration avec Touring me paraît positive, et j'espère qu'elle pourra se poursuivre. Je tiens en tout cas à remercier Touring pour la confiance qu'ils nous ont accordée au cours des 12 mois écoulés, et pour leur autorisation de publier les articles, qui paraissent dans leur mensuel, sur notre site Internet.

Il est évident que nous ne partageons pas nécessairement toutes les idées émises par Touring, mais je reste convaincu que le dialogue que nous avons entamé avec eux est plus constructif que la critique en vase clos qui avait cours précédemment. C'est dans cet esprit de collaboration que nous avons souhaité ouvrir nos pages à Touring, et je me réjouis que Touring ait accepté. Ceci devrait permettre au dialogue de ne plus se limiter aux responsables, mais de s'étendre à vous tous qui lisez le *Ville-à-Vélo*.

Bernard Dehaye,

Président du GRACQ

La courtoisie, c'est bon pour le moral

Une allergie peut être terriblement gênante. Non seulement votre physique en souffre, mais votre humeur s'en ressent aussi. Sur la route également, certains usagers semblent développer une allergie vis-à-vis des autres.

L'automobiliste trouve que les cyclistes prennent des libertés qui lui font dresser les cheveux sur la tête. Le cycliste se fâche lorsque sa route est coupée par un automobiliste peu attentif ou lorsque celui-ci l'oblige à effectuer des manœuvres bizarroïdes pour ne pas finir dans la rigole.

Dans un monde où la patience n'est pas une règle de vie, il est par conséquent positif que deux types d'usagers tentent d'améliorer leur cohabitation sur la route. Il y a d'une part le GRACQ qui travaille continuellement à l'amélioration de la place du cycliste dans le trafic, et d'autre part, il y a Touring. Via ses dépannages, ses assistances-voyages et son service d'information Touring Mobilis, Touring est bien sûr d'abord liée aux automobilistes, mais l'association a aussi une attention particulière pour les cyclistes. Régulièrement, elle participe aux évènements cyclistes et publie des revues et brochures qui incitent les gens à pratiquer le tourisme à vélo.

Dans le domaine de la circulation, elle est également consciente qu'une plus grande sécurité n'est possible que si tous les usagers, sans exception, non seulement respectent le Code de la route mais montrent aussi plus de compréhension et de courtoisie les uns envers les autres.

Un an de collaboration

Depuis presque un an, Touring publie chaque mois dans son magazine mensuel une information rédigée alternativement par le GRACQ et par son équivalent flamand, le Fietsersbond, sur certains aspects de la sécurité routière. Ces articles sont destinés à éclaircir certaines règles du Code ou certains comportements dans le trafic. Ils devraient améliorer petit à petit la compréhension mutuelle entre automobilistes et cyclistes.

Cet objectif n'est pas facile à atteindre car si les règles paraissent en général logiques, leur application laisse à désirer vu l'interprétation individuelle qui en est faite. En effet, dans notre société individualiste, chacun a plutôt tendance à penser qu'il est plus important que les autres et que ça lui donne des droits. Or, pour faire diminuer le nombre d'accidents, il faut avant tout du bon sens, une attention continue dans la circulation de la part de l'automobiliste comme du cycliste, et un peu plus de respect des autres, ce qui devrait être un principe fondamental de notre civilisation.

Des reproches mutuels

Le fait qu'un nombre important de (jeunes) cyclistes ne respectent pas les règles, peut-être parce qu'ils ne les connaissent même pas, rendent les automobilistes rageurs. Il suffit qu'un automobiliste remarque à la dernière minute un cycliste roulant sans feux dans l'obscurité pour que son allergie aux deux-roues augmente. En effet, aucun automobiliste ne veut être confronté toute sa vie à l'idée d'avoir percuté un cycliste et ceci, qu'il soit en droit ou non.

Devoir freiner brusquement parce qu'un cycliste veut encore vite traverser la route même si une auto est toute proche, donne des sueurs froides à l'automobiliste qui doit brusquement pouvoir s'arrêter.

Et puis, il y a aussi les cyclistes qui roulent à contresens dans des sens uniques (non SUL) sans que cela soit explicitement autorisé, ou le fait que deux ou plusieurs cyclistes roulent côte à côte, ce qui empêche les automobilistes de les dépasser.

Ce sont ces petits faits quotidiens dans la circulation qui augmentent petit à petit l'agressivité.

A l'inverse, les cyclistes font un doigt d'honneur à l'automobiliste qui ne leur laisse pas de place pour continuer leur trajet d'une façon sûre en l'absence de piste cyclable. L'ouverture soudaine d'une portière de voiture, une auto qui tourne à droite en coupant la route du cycliste, le stationnement sur les pistes cyclables … Nous pouvons énumérer autant de situations qui sont vécues comme très dérangeantes par les cyclistes.

Un dialogue constructif

C'est pour cela que Touring, en tant qu'association qui réunit, parmi ses membres, tous les types d'usagers de la route, plaide pour une gestion plus cohérente de la circulation, avec des règles logiques qui font que chaque mode de déplacement peut s'exercer de manière rapide et sécurisée.

C'est pour cela que Touring se réjouit de la collaboration avec le GRACQ qui permet une meilleure connaissance du Code de la route, et l'instauration d'une meilleure compréhension et d'une plus grande courtoisie mutuelle dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Si, grâce à cette collaboration, nous pouvions éviter ne fût ce qu'un accidenté de la route, tué ou blessé grave, alors notre collaboration serait déjà rentable.

Touring dans le *Ville-à-Vélo*

C'est pourquoi, dans les prochains mois, via votre Ville-à-Vélo, Touring attirera votre attention sur des comportements qui nous paraissent dangereux dans la circulation. Parfois ce sera à l'automobiliste de respecter ses obligations, parfois ce sera au cycliste. Personne ne devra se sentir particulièrement visé lorsqu'il se reconnaîtra dans certaines attitudes de conduite. Notre seul but est que, en tant qu'automobiliste ou cycliste, nous adoptions un comportement plus sûr dans la circulation et que nous nous montrions un peu plus courtois envers les autres. Cela ne coûte rien si ce n'est un peu de bonne volonté. Et puis, ne l'oublions pas : un acte de courtoise, c'est vraiment bon pour le moral.

Moniek Denhaen &
Karel Van Coillie
Touring - Cellule « Droit à la mobilité »

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur… le code

Assis sur votre vélo, ne vous êtes-vous jamais demandé : « Mais au fond, que dit la loi, exactement ? » Si tout le monde a toujours son avis sur une question, en particulier lors d'une échauffourée entre un cycliste et un automobiliste, rares sont les usagers qui peuvent pertinemment faire référence aux articles du code, et en particulier à l'arrêté royal du 1/12/1975, portant Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Ce ne sera bientôt plus le cas, car dès l'automne, le GRACQ disposera d'un ouvrage de référence en matière de législation routière impliquant le cycliste. D'un format A5, il s'agit d'une brochure grand public d'environ 35 pages, publiée en étroite collaboration avec l'IBSR. Le prix n'a pas encore été fixé mais sera en tout cas inférieur à 5 €.

Toujours serrez à droite ! N'oubliez pas !

Cette nouvelle édition reprend largement le contenu du « Manuel du cycliste » édité en 1998 par l'IBSR. Contrairement à cette ancienne édition qui s'attardait, entre autres, sur des questions relatives à la prévention contre le vol ou à l'assurance, le nouveau document se veut résolument limité à « ce que dit la loi ». Pouvez-vous rouler dans une bande dédiée au bus ? Pouvez-vous rouler à deux de front ? Pouvez-vous rouler sur le trottoir ? Pouvez-vous dépasser par la droite ? Qu'est-ce qu'on entend par « piste cyclable » ? Qu'est-ce qu'on entend par « chaussée » ? Toutes les réponses dans « Les cyclistes et le code », avec référence aux articles de loi.

Sarah Claeys

Secrétaire générale GRACQ

Courrier des lecteurs

Cette nouvelle rubrique concerne l'édition précédente du Ville à Vélo *(n°119 de juillet-août). Vous aussi, réagissez et envoyez-nous votre prose à villeavelo@gracq.org !*

Errata et encouragements

Bel article sur Velo-City, mais attention : « spouse », en anglais, veut dire femme ou mari, donc pas le même sens que « l'épouse » en français [page 119, dans l'encadré « Prochaines étapes internationales »] Dans cet article, j'apprécie le rappel que rouler à vélo, au fond, relève de la justice sociale (j'aime bien le mot anglais « equity » dans ce contexte)

J'ai aussi beaucoup apprécié l'article de Philippe Delchambre « Brèves nouvelles d'ici et d'ailleurs » - une rubrique à inclure dans chaque numéro, s'il vous plaît !

Charles Williams (Ixelles)

I'm a Dubliner !

Dans l'édito du précédent numéro, je trouve que Bernard Dehaye a été trop sévère avec Dublin en la qualifiant de « ville peu favorable au vélo ».

J'ai gardé de ma traversée irlandaise l'idée tout à fait inverse. Cette capitale, qui représente approximativement la même population que celle de Bruxelles, a fait beaucoup mieux pour les cyclistes, et ceux-ci lui rendent bien, car ils affrontent allégrement les intempéries régulières.

En rentrant dans Dublin par la N4, j'ai pu emprunter le couloir réservé aux bus et aux taxis qui est également accessible aux cyclistes. Imaginez, chez nous, le (futur) couloir du « rapido bus » le long de la E411 ou de la E40, praticable aux vélos… quel beau rêve. J'en conviens, rouler le long d'un trafic automobile embouteillé n'est pas des plus agréable, ni pour les oreilles, ni pour les poumons, mais quelle jouissance de remonter ce flot de véhicules.

Dans la cité tous les couloirs de bus sont également ouverts pour nous. Les pistes cyclables sont très nombreuses et dans les rares rues où il n'y en a pas, des chevrons marquent l'espace qui nous est dédié. On y connaît également le plaisir des SUL.

Ce serait bien si l'on pouvait voir autant de range vélos sur l'avenue Louise, le boulevard de la Toison d'Or ou dans la rue Neuve que j'en ai vu sur la O'Connor avenue.

La police irlandaise (qui porte le nom de garda) a un escadron monté … en VTT, à Dublin, mais aussi dans les autres villes importantes de l'île.

Yves Dewelle (Ottignies)

Cherche local

Je cherche un garage ou petit local pour mon atelier (amateur) de vélos. Idéalement situé aux alentours de Bruxelles Midi, centre. Mais toute proposition est la bienvenue. Loyer modéré en échange de réparations occasionnelles de votre petite reine. Plutôt urgent merci (0486 8731 03).

Sylvie (Bruxelles)

Entretien avec Annie-Claude Sebban, Docteure ès vélo

Pourquoi vous intéressez-vous au vélo ?

D'expérience, je me suis rendu compte que cela rendait les gens heureux. Et cette idée-là me plaît bien.

Quel était le but de la thèse ?

Ce n'est pas moi qui ai eu l'idée du sujet. C'était le but d'une société Altermodal [1], constituée au début de la thèse et basée alors uniquement à Chambéry. Cette société voulait à la fois effectuer des travaux de recherche (la thèse) et monter en parallèle un bureau d'études qui créerait des méthodes d'analyse sur le vélo au niveau national français. De 1997 à 1999, le bureau d'études s'est développé contrairement au projet de thèse, finalement abandonné. J'ai ensuite travaillé à la politique vélo de la SNCF à Paris. C'est à partir de là que le projet de thèse s'est révélé beaucoup plus concret. De plus, à ce moment-là, le sujet complémentarité entre vélo et transports publics était en plein développement en France.

Les rapports entre les différents acteurs d'une politique vélo (associatifs, politiques etc.) ont fortement évolué ? Comment voyez-vous cette évolution ?

Je distingue deux périodes en France. Une période de « guerre » pendant laquelle l'associatif a fourni un gros travail mais sans beaucoup de résultat. En 1995, les données ont complètement changé lors de la grève qui a paralysé les transports publics : une concertation entre l'« associa-

1 Sur Altermodal : http://www.inddigo.com/article.php3?id_article=194.

tif » et le « politique » a commencé. Ce partenariat doit se développer dans le futur. Mais l'associatif doit continuer à jouer le rôle de l'empêcheur de tourner en rond. Il faut toujours militer même s'il y a plus de négociations avec les élus qu'avant.

Dans ce cadre, quel est le rôle d'un bureau d'études ou d'un chercheur ?

En tant que chercheur, je collabore beaucoup avec la Fubicy [2] ou le club des villes cyclables [3] par des articles, de la recherche etc. Il y a aussi une relation plus humaine avec « l'associatif du vélo ». Des « relations de copains » mais pas forcément de militance : il s'agit plutôt d'aide méthodologique, d'un conseil, d'un point de vue…Je crois beaucoup aux choses qui se font de manière un peu informelle.

Vous vous intéressez beaucoup au « cycliste anonyme » ? Qui est-il ?

C'est « M. ou Mme tout le monde » qui ne fait pas partie d'une association mais qui fait du vélo pour des motifs personnels (trajets domicile-travail, loisir, tourisme, etc.) C'est notre « cible », c'est pour ces gens-là qu'on travaille. Il faut par exemple les convaincre de passer du vélo sportif au vélo utilitaire, d'apprendre à leurs enfants à rouler à vélo…

En milieu urbain, la combinaison vélo et transports publics peut-elle concurrencer la voiture?

Non. Demain, tout le monde ne va pas faire du vélo, même si c'est en complémentarité avec les transports publics ou abandonner sa voiture pour le bus. Ce serait une utopie de le croire. La complémentarité entre le vélo et les transports publics restera toujours à la marge mais ce sont des marges de milliers de déplacements. Pour moi, le vélo concurrence aujourd'hui difficilement la voiture car cette dernière possède beaucoup d'avantages. Les gens y sont aussi très attachés et la France est un pays qui produit beaucoup de voitures… Très peu d'exemples montrent pratiquement, dans les chiffres, que le vélo (en complémentarité avec les transports publics) concurrence la voiture. Il faut prendre ces données-là en compte.

Ceci dit, c'est une utopie mais il faut malgré tout y travailler et proposer le report modal. Il faut insuffler l'idée aux gens qu'il y a un avantage de temps en temps à prendre le vélo ou les transports publics plutôt que la voiture.

Vous êtes beaucoup plus optimiste en ce qui concerne le tourisme à vélo.

Pendant longtemps, je n'ai pas tenu compte des véloroutes/voies vertes dans mes travaux. Au hasard de mes expériences professionnelles, je me suis rendu compte qu'il y avait un énorme potentiel pour la complémentarité entre le vélo « touristique » et les transports en commun. Ainsi, le week-end à Paris, aux beaux jours, de plus en plus de gens mettent leur vélo dans le RER pour se balader en banlieue.

Quel est votre meilleur souvenir à vélo ?

C'est le jour où j'ai réussi à rouler seule.

2 Fédération française des usagers de la bicyclette : http://www.fubicy.org.
3 Ce club regroupe 550 communes françaises (14 millions d'habitants) : http://www.villes-cyclables.org.
4 Voir le *Ville-à-Vélo* n°117.

Une thèse…

Annie-Claude SEBBAN, *La complémentarité entre vélo et transport public*, Thèse de Doctorat, Institut d'Aménagement Régional, Aix-en-Provence, 2003. Disponible au secrétariat en format CD-Rom.

Bon d'accord, ce n'est pas le bouquin qu'on lit d'une traite. Mais ce n'est pas son but. Il s'agit de LA bible de la complémentarité entre le vélo et les transports publics. Un document de référence dans lequel tout militant recherchera, par exemple, les arguments techniques et « philosophiques » pour convaincre les autorités d'ouvrir les bandes de bus aux cyclistes. Un livre à déposer sur la table de chevet du Ministre wallon Antoine. Lui qui chérit tant les bus…au détriment du vélo.

… Un site

Le site www.velo.free.fr offre plusieurs articles sur des thèmes tels que le vélo et la santé, la complémentarité vélo/transports publics etc. A-C Sebban voudrait que son site permette de sortir le vélo des carcans habituels (balades etc.). Elle voudrait aussi faire la promotion d'un mode de déplacement un peu curieux mais tout aussi efficace qu'un autre.

Au service de la Fubicy

Annie-Claude Sebban a également participé au dossier (en trois parties) de la Fubicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette en France) sur la complémentarité entre le vélo et les transports publics. Si vous voulez un aperçu de la cohabitation vélo + bus ou vélo + tram, de l'accidentologie vélo/transports en commun et sur l'intermodalité, allez télécharger gratuitement ces articles sur www.fubicy.org.

Un livre indispensable sur le vélo ?

La différenciation entre le vélo et la bicyclette dans le recueil *La première gorgée de bière* de Phillipe Delerm. J'ai bien aimé aussi le cahier de médiologie consacré au vélo [4].

Propos recueillis par téléphone le 15 février 2005.

Michaël Vico
Administrateur du GRACQ

Brèves nouvelles d'ici et d'ailleurs [1]

par Philippe Delchambre

SOCIÉTÉ

La bagnole : arme de destruction massive (suite)

Avril 2005, le Ministre fédéral de la Mobilité, Renaat Landuyt, publie les chiffres du « baromètre de la sécurité routière » et les compare à ceux d'avril 2004. L'étude révèle une baisse globale de 3,7 % du nombre d'accidents corporels soit l'équivalent de 1.983 accidents avec tués et blessés en moins. Fort bien. Un peu plus loin, le baromètre révèle que dans la Région de Bruxelles-Capitale, le nombre d'accidents mortels et le nombre de tués restent inchangés et très limités, à savoir 1 accident mortel et 1 tué. Le nombre de blessés graves passe de 8 en 2004 à 6 en 2005, tandis que le nombre de blessés légers augmente de 63 en 2004 à 93 en 2005 (+ 47,6 %). Le nombre d'accidents corporels sur les autoroutes de la Région de Bruxelles- Capitale augmente de 20,0 % (de 55 en 2004 à 66 en 2005).

Poursuivons : 20 juin à Dinant, 12 ans ; 20 juin à Estinnes, 38 ans ; 22 juin à Tournai, 16 ans ; 22 juin à Anvers, 31 ans ; 25 juin à Rochefort, 15 ans ; 26 juin à Roulers, 38 ans ; 5 juin à Beringen ; 19 juin, 71 ans. Autant de cyclistes décédés sur les routes ce mois de juin pour la plupart à cause de la prise d'alcool et de la vitesse inadaptée de certains automobilistes.

100 euros le GSM au volant, c'est pour quand ?

Combien de fois la Police fédérale a-t-elle sanctionné l'utilisation d'un GSM au volant en 2004 ? 7.757 fois assure le Commissaire de la Police fédérale. Pas lourd en regard de tous ces GSM au volant vus chaque jour lors de nos déplacements. Or c'est en ville, quand on doit freiner et manoeuvrer, alors qu'il y a plein de piétons et de cyclistes que cette pratique doit être réprimée le plus lourdement.

Et que fait le Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, encore lui ? Il préconise à l'IBSR de réaliser une campagne de sensibilisation pour le printemps 2006 sur … les autoroutes. Sujet : la conduite avec un GSM main libre. Or de nombreuses études tendent à prouver que le kit main libre ne modifie pas le risque d'accident. Voilà de la mobilité clientéliste.

Enlèvement

Chaque année, sur le territoire de la commune de Bruxelles, 12.000 véhicules mal garés sont enlevés. Seulement 12.000 ? Du coup, Freddy Thielemans le Bourgmestre de la ville de Bruxelles rêve d'une intercommunale de dépanneuses pour les autres communes de la région. «Quoi ? Comment ? Vous voulez toucher aux 19 baronnies locales qui gèrent le stationnement dans leur commune? Mais vous n'y pensez pas !» répondent en chœur les 18 autres bourgmestres.

Mystère de l'identité wallonne

1.038 Bruxellois et Wallons ont été interrogés à la demande de la Société royale du cheval de trait ardennais, organisatrice de la foire agricole et forestière de Libramont. Il ressort que près de la moitié des Bruxellois et des Wallons se rendent en forêt une fois par mois, voire une fois par semaine. Vous êtes 88% à souhaiter interdire les balades en engins motorisés (moto, quad, 4X4) dans la forêt. Mais qu'ont fait les ministres wallons en charge de l'agriculture et des espaces verts ? Si quelqu'un connaît des coins de forêt exempts de bruits liés à l'activité humaine (y compris aérienne), merci d'en informer la rédaction.

Y a du boulot !

Les autorails les plus récents de la NMBS (ne dites plus SNCB) desservent, par définition, des zones où les flux de trafic sont peu importants. Il s'agit de zones qui ont souvent un grand potentiel touristique (ligne Charleroi - Couvin, Dinant - Bertrix - Florenville - Athus,...). Ce facteur, allié à l'utilisation de matériel ancien, à faible capacité d'emport de vélo, sur d'autres lignes rurales wallonnes (et où les fréquences sont souvent limitées à un train toutes les deux heures) illustre l'incapacité de la SNCB à se projeter dans une perspective de gain de clients dans les segments touristiques (et de l'incapacité des autorités wallonnes à diversifier l'accessibilité vers ses pôles touristiques...).

Détournements

Lorsqu'un chantier apparaît et qu'on met en place des déviations pour les automobilistes, les cyclistes trinquent. Pas convaincu ? Alors, une visite à vélo des chantiers en cours à Bruxelles s'impose. http://www.voiries.irisnet.be/rbxl_public/files/index.cfm?fuseaction=project

Quel est le point commun entre…

Charles Piqué, Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capiltale, et Gérard Collomb, Président du Grand Lyon ? Outre qu'ils sont tous deux socialistes, ils croient que le vélo est avant tout un instrument de loisir. Mais à Lyon, depuis le 19 mai, 15.000 abonnés jouissent de bicyclettes en ville pour 1 euro. Un vrai coup de foudre. Lyon, « in love » avec Vélo'V (prononcer vé-love). Le réseau compte 90 stations de vélo.

Fayolle/SIPA©
Lyon in love avec Vélo'V depuis le 19 mai

Question sans réponse ?

« Comment continuer à satisfaire les besoins croissants en énergie de la population mondiale en ne détraquant plus le climat et donc en réduisant nos émissions de gaz à effet de serre de manière drastique ? », s'interroge le très sérieux Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD). Mais à qui profite ce genre de lieu commun ?

www.frdo-cfdd.be/fr/pubfr/avis/2005a03f.pdf

1 Compilées au départ de mails qui circulent sur les listes de discussions du GRACQ (discussion@gracq.org) de PlaceOvelo et de la FUBICY(France) ; de dépêches d'agence, d'articles de la presse écrite nationale et étrangère, de correspondances privées et de ce qu'on entend à la radio.

Agenda

Plus d'info
sur l'agenda en ligne
www.gracq.org/agenda

Bruxelles : gravures de Vélo du 6 juillet au 26 octobre 2005

Les gardiens du Parc de Bruxelles accueillent les cyclistes tous les mercredis de 15 à 19 heures, à proximité du théâtre du Parc. Tous les cyclistes qui le souhaitent pourront faire graver gratuitement leur numéro national sur le cadre de leur vélo. L'objectif de la Ville est ainsi de permettre au public de rencontrer les gardiens de parc mais aussi de tenter de diminuer les vols de vélo et surtout d'éviter la commercialisation d'un vélo volé.

Woluwe-St-Lambert
(Ateliers rue Voot)
Atelier pédagogique de réparation de vélo self-service avec l'aide d'un mécanicien : tous les samedis matin (9h30 à 12h30) et mardis soirs (19h à 22h) aux Ateliers de la rue Voot, 91, rue Voot - 1200 Bruxelles. Pas de rés. néc. 7€ par séance, 6€ pour les membres du GRACQ. Rens. : Dominique Baecke - velo.voot@easynet.be - 02 762 48 93.

Ixelles

Les réunions mensuelles de la Régionale bruxelloise du GRACQ se tiennent désormais (sauf avis contraire) tous les 3e mardis de chaque mois de 20h à 22h30 à la Maison des Cyclistes, 15 rue de Londres, 1050 Bruxelles. Les ordres du jour sont annoncés dans l'agenda en ligne sur www.gracq.org
Info : Sarah ou Stéphanie 02 502 61 30

PlaceOvelo collectif de défense du vélo à Bruxelles - organise tous les derniers vendredis de chaque mois une « masse critique ». Ces balades ludiques à vélo partent systématiquement à 18h de la Porte de Namur à Ixelles. Pour connaître leur thématique consultez le site http://placeovelo.collectifs.net

Septembre

Je 15 Bruxelles *(SeMob)*
Nos ministres à vélo. Pour ouvrir la semaine de la mobilité, le GRACQ et le Fietsersbond Brussel invitent comme chaque année le gouvernement bruxellois à se rendre à la réunion hebdomadaire des ministres, rue Ducale à vélo en suivant un itinéraire reliant les différents cabinets. Venez nombreux les soutenir ! Plus de détails sur l'heure de départ et l'itinéraire ultérieurement. S. Claeys : 02 502 61 30 – sarah.Claeys@gracq.org

Je 15 Bruxelles *(SeMob)*
Forum « Mobilité et entreprises. Créé en 2003 par la cellule PDE régionale (AED et IBGE), l'objectif de cet événement est d'attirer l'attention des entreprises bruxelloises sur leur mobilité, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité européenne. Cette année le forum est réservé aux entreprises de la Plaine : ensemble, elles peuvent élaborer des directives à moyen et long termes et, surtout, elles ont plus de poids face aux autorités (fédérale, régionale, communale) et face aux sociétés de transports publics. Où : Campus VUB, Auditoire Aula Q, boulevard de la Plaine 2. De 10h à 12h : séance d'info et débat sur les PDE et sur les aménagements du quartier. De 12h à 14h : à l'Espace rencontre « Nelson Mandela », lunch et stands d'informations STIB, SNCB, TEC, De Lijn, Taxistop-Cambio, Pro Velo, AED-IBGE, Syndicats CSC-FGTB-CGSLB, Union des Entreprises de Bruxelles et VUB. De 12h30 à 13h30 : tour guidé multimodal dans Bruxelles : train, puis métro et enfin vélo. www.pde.irisnet.be/fr/news.htm

Sa 17 Bruxelles *(SeMob)*
Formation Vélo Trafic de 14h à 17h30. Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Vos enfants souhaitent se rendre à l'école à vélo, mais vous craignez pour leur sécurité ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité. A vélo dans le trafic... ça s'apprend. J. Sanchez : 02 502 61 30, info@gracq.org

Sa 17 Gembloux *(SeMob)*
Formation : « Rouler à vélo dans le trafic, cela s'apprend » de 9h30 à 12h30
C'est la dernière séance. A l'année prochaine ! Prix : 2€ /pers et 5€/famille (subside communal). Inscription obligatoire au préalable. Rdv parking de l'Athénée Royal de Gembloux, rue Docq (centre). J.-F. Massart : 081 60 11 06 ou 0497/14 22 71

Sa 17 Namur *(SeMob)*
Formation mécanique :
Niveau 2 de 9h à 13h
Apprenez à le faire vous-même ! Comment régler son vélo ? Comment évaluer rapidement si son vélo est en ordre de marche ? Comment réparer les pannes courantes ? Autant de trucs qui peuvent vous être utiles lorsque vous partez seul ou en groupe à vélo. Pavillon de la Maison des Cyclistes de Namur (en face de la gare) Séverine : 081/81 38 48 - mdc.namu@gracq.org

Sa 17 au di 18 Waterloo *(SeMob)*
Stand GRACQ à « Parcours environnement » dans le Parc Jules Descampes (au centre). Comme chaque année, le GRACQ y tiendra un stand avec information, promotion du vélo au quotidien, vente de gilets fluo, de sonnettes, de livres Ravel,… Le dimanche 18 sept., entretien, contrôle et réparation des vélos. Th. Colla : 02 351 44 93

Sa 17 Philippeville *(SeMob)*
Dans le cadre de sa "journée vélo", la Centrale de mobilité organise une bourse aux vélos, de 10h à 13h, ainsi qu'une balade familiale, de 14h à 16h (en collaboration avec la Plate-forme cyclable Dinant-Philippeville). Centrale de Mobilité (0800/90.172.) ou Plate-forme cyclable Dinant-Philippeville (071/61.50.65.)

Sa 17 Genappe *(SeMob)*
Promenade-rallye entre Ways et Bousval sur et autour de la voie de chemin de fer 141 pour découvrir le futur (pré)-RAVeL. Rdv à Espace 2000 (Hôtel de ville) à 14 h précises. G. Defalque : gedefalque@hotmail.com
067 77 19 11 ou 0474 70 68 77

Sa 17 Namur
Etape du Beau vélo de Ravel dans le cadre du 25ème anniversaire de la Région wallonne. Séverine : 081/81 38 48 - mdc.namu@gracq.org

Di 18 Wavre *(SeMob)*
Balade critique « Mobilité cyclable de Wavre à Ottignies ».
P. Heureux et A. Mahieu : 010 22 84 66 ou http://www.gracqwavre.be

Di 18 Gembloux *(SeMob)*
Balade vélo familiale de 10h à 16h afin de faire découvrir aux citoyens les avancées en matière d'aménagements cyclables de notre commune – en présence des mandataires communaux !
Rdv au Parc d'Epinal (centre) Administration communale de Gembloux.
J.-F. Massart : 081 60 11 06

Di 18 Huy *(SeMob)*
Le tour de Huy, de SUL en sites. L'Office de tourisme, la police locale et le service prévention, en collaboration avec le GRACQ Huy-Wanze, organisent une balade familiale. Tour des nouveaux aménagements cyclables et visites de plusieurs sites (Château de Tihange, site de la SWDE à Ben-Ahin, vignoble de M. Seba). Départ de l'hôtel de ville (Grand'Place) à 14h30, retour vers 18h00. 085 71 29 37, liliane.schaner@infor-allaitement.be

Di 18 Bruxelles – Jette *(SeMob)*
A vélo à Jette. Dans le cadre du dimanche

sans voiture, le GRACQ et le Fietsersbond Jette organisent plusieurs activités : Vélo-tour guidé sur les traces de l'ICR 9 à Jette. De 14h à 16h au départ de la Place Cardinal Mercier, devant l'église ; A vélo dans le trafic ou comment faire mes premiers coups de pédale dans le trafic ? De 10h à 12h30 Place Cardinal Mercier. Stand d'information Le nouveau code de la route ? Les SUL ? Les projets de la Région ? La réponse à toutes vos questions sur notre stand, Place Cardinal Mercier de 9h à 12h30. G. Egerickx : 02 424 27 13

Di 18 Bruxelles (SeMob)
Mobilissimo, village de la mobilité durable, Place Royale, lancement de la journée sans voiture à 9h pile. Le GRACQ y tient un stand dans la « zone cycles ». Pôles vélo dès 9h, Place Meiser, Mérode et Maison des Cyclistes (15, rue de Londres, 1050 Ixelles) : stands d'information du GRACQ dans le cadre du dimanche sans voiture. Bourse du vélo et piste d'habilité organisée par le GRACQ et la Ligue des Familles (02 508 76 11). GRACQ : 02 502 61 30

Di 18 Watermael-Boitsfort (SeMob)
Mobilité réduite et vélo. Des exposants présenteront Place Bischoffsheim (terminus tram 94, bus 41, 42, 95) une gamme de modèles de vélos qui se situent entre le city-bike et la chaise roulante. Les modèles présentés sont adaptés pour les personnes qui présentent un handicap physique (handybike, tandems adaptés...) ou celles qui présentent un trouble de l'équilibre (tricycles, tandems assis) et qui souhaitent goûter aux joies du vélo. Organisé par le GRACQ – WB.
Ph. Delchambre : pdelcham@ulb.ac.be

Di 18 Chastre (SeMob)
Action de 8h à 11h Le GRACQ de Chastre offre une couque gratuite à chaque personne venant à vélo à une boulangerie chastroise !
B. Van Zeebroeck : 010 65 15 44

Di 18 Evere (SeMob)
Balade cyclo-pédestre de 14h30 à 16h. Promenade guidée sur le thème "urbanisme et mobilité", organisée par le GRACQ Evere, en collaboration avec la commune. Départ à pied depuis la maison communale et poursuite à vélo pour ceux qui souhaitent prolonger la visite.
B. Dehaye : 0498/20 47 21

Di 18 Jodoigne (SeMob)
Rallye découverte de 10h à 15h. Rallye découverte de 26 km à vélo préparé par Pro Velo. Départ de la Grand-place entre 10h et 15h. Balade à vélo champêtre et guidée sur le thème « Si Jodoigne m'était contée » Départ de la Grand-place à 10 h 30 et retour à 14 h 30. Et aussi : location de vélos, stands « mobilité », bourse aux vélos d'occasion, etc.
B. Maréchal, éco-conseillère : 010 81 99 93 - 0495 44 93 63 environnement@jodoigne.be

Di 18 Nivelles (SeMob)
Balade vélo-école GRACQ & Ligue des Familles de 10h à 12h30.
La section nivelloise du Gracq organise avec la Ligue des Familles une balade vélo-école. Stand d'information et concours à partir de 10h sur la Grand' Place.
Info : 0475 87 75 79 ou 067 21 86 96

Di 18 Visé (SeMob)
Dans le cadre de la fête de la mobilité organisée par la commune de Visé, la Commission Nord-Sud et le GRACQ s'associent pour proposer une belle balade familiale et solidaire… La majorité du parcours se fera sur route indépendante de la circulation automobile (quai de halage et piste cyclable de Richelle) et le rythme de balade sera adapté aux familles présentes (pas plus de 15 km/h). Le parcours fait 10km. L'activité est organisée au profit du projet « ASSADOR » de l'asbl « Autre Terre ». Ce projet a pour but d'améliorer avec une association de maraîchers les infrastructures d'un village au Mali. Notre action devrait permettre l'amélioration de l'accès à l'eau. Le soutien à ce projet sera d'ordre financier. Chaque participant à la balade sera invité à payer une contribution de 5 euros (gratuit pour les enfants accompagnés). En échange, il recevra un brassard fluo gratuit. Rdv à 14h à la Place Reine Astrid pour l'inauguration de la fête de la mobilité. Le départ pour la balade est prévu à 14h30 (parking vélo assuré pendant l'inauguration). Retour avant 16h sur la Place. B. Gabriel : gabriel.bernard@belgacom.net

Di 18 Warneton
Rencontre transfrontalière cycliste : ESPERANTO LIGAS (l'esperanto crée des liens). Rencontre entre membres cyclistes et esperantistes de l'ADAV (Association Droit au Vélo – défense du vélo à Lille et aux alentours), du Fietsersbond, du GRACQ, du Club d'esperanto Lille-Villeneuve-Esperanto et le club « La konkordo » de Courtrai. Cette manifestation festive a un double objectif de promotion du vélo et de l'esperanto.
http://www.lve-esperanto.com/esperantoligas
C. Boen (0033) (0)3.20.92.31.36 - boencathie@hotmail.fr

Du 19 au 23 Welkenraedt (SeMob)
Ramassage scolaire en collaboration avec la commune, la Ligue des Familles et toutes les écoles de l'enseignement fondamental de l'entité. 200 élèves vont participer à ce ramassage. Différents itinéraires de ramassage seront établis afin de permettre aux enfants de rejoindre le groupe avec une sécurité maximale. Ces groupes seront encadrés par des accompagnateurs adultes qui, comme les enfants, bénéficieront d'une formation préalable. Tous les élèves de 3ème et 4ème primaires des 4 écoles de l'entité recevront une formation de Pro Velo la semaine précédant la semaine de la mobilité. Les accompagnateurs, bénéficieront le samedi 10 septembre d'une journée de formation donnée par le GRACQ (Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-Ecole). Répétition générale le 14 septembre.
GRACQ : A. Decroupet - 087 88 34 99 - a.decroupet@skynet.be
& Administration communale :
S. Ernst - 087 89 91 84 - sarah.ernst@welkenraedt.be

Ma 20 Schaerbeek (SeMob)
Sus aux sas de 7h30 à 9h, au carrefour Diamant-Reyers-Roodebeek, le GRACQ-Schaerbeek mène une double action de sensibilisation, vers les automobilistes pour le respect des sas vélo et vers les cyclistes qui ont fait le bon choix en matière de mobilité. Venez nombreux faire passer ce message de convivialité !
L. Degraer : 02 215 45 94 ou lucdegraer@belgacom.net

Ma 20 Watermael-Boitsfort (SeMob)
Balade « sulisée », le GRACQ et le Fietsersbond organisent en collaboration avec la commune de Watermael-Boitsfort une balade inaugurale des SUL dont la généralisation s'est concrétisée pendant l'été. Cyclistes quotidiens ou occasionnels, venez accompagner les membres du Collège échevinal et enfourchez votre bicyclette. Rdv à 11h30 devant la Maison Communale. Ph. Delchambre : pdelcham@ulb.ac.be

Me 21 Philippeville (SeMob)
Gravures de vélos gratuites à Romedenne (de 14h à 15h30) et Sart-en-Fagne (de 15h50 à 17h) Centrale de Mobilité (0800 90 172) ou Plate-forme cyclable Dinant-Philippeville (071 61 50 65)

Je 22 Bruxelles (SeMob)
Au carrefour Loi/Petite Ceinture, au carrefour Trône/Petite Ceinture et boulevard Anspach, double action de sensibilisation, vers les automobilistes pour le respect des sas vélo et vers les cyclistes qui ont fait le bon choix en matière de mobilité. Ces zones avancées pour cyclistes aux carrefours avec feux lumineux assurent une meilleure visibilité des cyclistes et partant garantissent leur sécurité. Cette année de nombreuses communes bruxelloises ainsi que la Région de Bruxelles vont équiper leurs voiries de tels marquages au sol. Cette action permettra d'expliquer aux automobilistes le bien-fondé de ce nouvel équipement et d'attirer l'attention sur plus de respect mutuel. De 8h15 à 9h15. Organisé par le GRACQ et le Fietsersbond. Secrétariat du GRACQ : 02 502 61 30

Je 22 Bruxelles (SeMob)
La Masse critique en a pour 2 minutes La masse critique mensuelle se tiendra excep-

tionnellement (semaine de la mobilité oblige) ce jeudi 22 septembre – journée européenne sans ma voiture – pour une action de sensibilisation des automobilistes au respect des pistes cyclables. Rendez-vous à 17h45 av. de la Toison d'Or (face au cinéma) La masse critique s'ébranlera ensuite pour sa virée mensuelle. Organisé par Placeovelo, le GRACQ et le Fietsersbond Brussel. J. Sanchez, secrétariat du GRACQ : 02/502 61 30

Ve 23 Louvain-la-Neuve

Colloque de la cellule mobilité de l'UEW au Foyer de l'Aula Magna, Place Lemaire. Gestion des déplacements du personnel : des exemples, des idées.
Depuis cette année (législation fédérale), les entreprises de plus de 100 personnes doivent réaliser un diagnostic des déplacements de leurs travailleurs. Cette nouvelle obligation, souvent lourde pour les entreprises, met néanmoins le doigt sur un sujet qui sera de plus en plus d'actualité pour les entreprises : la mobilité. Cette mobilité qui, si elle n'est pas abordée avec volonté et énergie par tous, pourrait être un frein supplémentaire au développement économique de la région et de ses entreprises. Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises : 010 48 94 08, mobilite@uwe.be www.uwe.be/mobilite

Di 25 Pavillon de Namur

Balade automnale et arrêts... mycologiques de 10h à 16h30
D'abord chercher, ensuite découvrir les champignons souvent bien dissimulés. Mais... toxiques ou comestibles? Comme ils se ressemblent, cherchons à les identifier! Séverine : 081 81 38 48 mdc.namu@gracq.org

Di 25 Namur

Fête du Vélo de la Ville de Namur (L'automnale). Info : 081/24.62.46

Di 25 Herve

Balade du GRACQ Welkenraedt : Le tour du pays de Herve
Balade sur le parcours de la ligne 38 du RAVeL : 50 km vallonnés pour cyclistes confirmés. La promenade dure toute la journée. Vous devez vous munir de votre pique-nique. A. Decroupet : 087/883499. 0477/685060. a.decroupet@skynet.be

Di 25 Waimes - Saint-Vith

Balade à vélo (Chemins du Rail) Balade de 46 km à vélo sur la belle ancienne ligne 48. Rdv à l'église de Waimes à 9 h 45. Pause de midi à Saint-Vith. www.cheminsdurail.be, Ph. Degand 010 65 66 90

Di 25 Château de Leers-et-Fosteau

Balade guidée : gourmandises. Vapeurs enivrantes de la Distillerie de Biercée. Pralines surprises de Couleur Chocolat. Bière ou jus de fruits artisanal au Château. Une délicieuse balade à vélo ! Pro Velo asbl, 071 53 58 50 - charleroi@provelo.org

Du 28 au 30 Bruxelles

20ème Congrès Belge de la route au Parc des Expositions à Bruxelles. Des Séances de travail aborderont les aspects urbains et péri-urbains de la route en Belgique. Dernières nouveautés dans 7 domaines d'actualité : la mobilité, la sécurité, l'environnement, les techniques nouvelles en béton et en hydrocarboné, les aspects socio-économiques, budgétaires et administratifs des aménagements routiers ainsi que les réalisations pour usagers faibles. Association belge de la Route : www.congresbelgedelaroute2005.be

Octobre

Di 2 Ottignies

Balade vélo Rendez-vous à 10h au local des cyclistes (25 boulevard Martin à Ottignies). Balade thématique de 40 km : « Les moulins des 3 vallées » Circuit accessible aux city-bikes, mais plutôt adapté aux mountain-bikes. M. Vanhoomissen ou M. Schillings 010 411 073

Di 2 Pavillon de Namur

Malonne, nature et histoire. Par un parcours (de 14h à 17h) dans la ville nous rejoindrons le bord de la Meuse pour faire une promenade paisible en direction de Dinant. La promenade fera découvrir le bois de la Vecquée et le Fort de Malonne (1888). Nous redescendons sur la Sambre, pour reprendre le Ravel Charleroi Namur qui nous reconduit directement à la gare de Namur. Séverine : 081/81 38 48 mdc.namu@gracq.org

Di 2 Bruxelles

Bourse aux vélos au Square Ambiorix : vente et achat de vélos d'occasion de 9h30 à 13h. Les vendeurs doivent se présenter au stand (autour de la fontaine) à 8h30. Inscription obligatoire pour les vendeurs. Participation : 3 euros par vélo ou accessoire ; service de gravure des vélos avec l'aide de BRAVVO.
L. Coveliers - 02 502 73 55 info@provelo.org, www.provelo.org

Di 2 Uccle

Marché aux vélos à la Place Saint-Job. La commune d'Uccle organise son deuxième marché aux vélos et vélomoteurs d'occasion de la place St Job de 9h à 13h. Mme Burton 02 348 65 51

Di 9 Aquascope du lac de Virelles

Balade guidée : Virelles, étang et patrimoine. Pédalez autour de cette formidable dépression naturelle qu'est l'étang de Virelles! La balade vous emmènera à la découverte du lac et du bassin versant, dans un environnement exceptionnel ! Pro Velo asbl 0 71 53 58 50 charleroi@provelo.org

Je 6 Bruxelles

Réunion de la Régionale de Bruxelles (GRACQ) de 20h à 22h à la Maison des Cyclistes, 15 rue de Londres, Ixelles Sarah ou Stéphanie: 02 502 61 30

Di 9 Châtelet

Journée d'étude consacrée à la sécurité routière de 10h à 18h. Toute personne souhaitant participer ou avoir des renseignements sur cette journée peut s'adresser à Monsieur VOSTIER (responsable et organisateur de cette journée) au 071 244 700 ou Michel WILLEKENS (membre du GRACQ Charleroi) au 0495 31 47 78 (du lundi au vendredi de 14h à 20h). La Maison des Cyclistes de Charleroi, rue du Grand Central, 57 6000 Charleroi tél. : + 32 (0)71/53.58.50

Sa 15 Bruxelles - Cinquantenaire

Formation Vélo Trafic de 14h à 17h30. Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Vos enfants souhaitent se rendre à l'école à vélo, mais vous craignez pour leur sécurité ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité. A vélo dans le trafic,... ça s'apprend. J. Sanchez - 02 502 61 30 info@gracq.org

Di 16 Wavre

Balade vélo Wavre - Forêt de Soignes - Tervuren - Wavre ! Rendez-vous à l'Hôtel de ville de Wavre. Départ à 9h30. Balade de 60 km. A. Mahieu 010 22 84 66

Sa 22 Sombreffe

Bourse aux Vélos et jouets nursing et livres pour enfants. De 10h30 à 13h30 à la Salle Saint-Laurent, 30 rue Tienne de Mont. N. Constant 071 88 95 15, A. Lequeux 071 88 97 67 ou F. Diagre 071 88 98 24

Di 23 Pavillon de Namur

Fureur de lire. De Baudelaire à Chateaubriand...sur les traces des grands écrivains qui passèrent à Namur. Avec le soutien de la Communauté française. Service de la Promotion et des Lettres. Séverine : 081 81 38 48 - mdc.namu@gracq.org

Di 23 Charleroi

Balade guidée « Fureur de Lire » : A la recherche des poètes. En selle, partez en voyage dans le monde imaginaire d'auteurs de la région ! Rêvez à l'écoute de textes dans des lieux insolites ou évocateurs. Allez à la rencontre du poète Michel Duprez. Pro Velo asbl - La Maison des Cyclistes de Charleroi, rue du Grand Central, 57 – 071 53 58 50 - charleroi@provelo.org

Avantages liés à la carte de membre

GRACQ
Bruxelles : formation Vélo Trafic : 4€ au lieu de 8€ (assurance, brochure) tél : Julio Sanchez 02 502 61 30
Liège : vélo-école 5€ (assurance et documents) •
tél : Michel Murzeau 04 264 83 94
Namur : balades : 50 cents au lieu de 1,25€ • tél : JP Dock : 081 73 66 22

Pro Velo
moins 20% pour les vélotours guidés, contact : 02 502 73 55

Ateliers de la rue Voot
rue Voot 91, mardi de 19h à 22h et samedi de 9h30 à 12h30, rens. : 02 762 48 93
6€ au lieu de 7€ pour les séances de mécanique vélo
Faites du vélo ou… donnez-le, nous aidons les plus démunis !

Affassim
Place du Droit 2a - 1070 Bruxelles - Tel. : 02 527 12 18
Assurance en protection juridique Réduction de 10%

Body Gym
3, rue Fontaine - 1020 Bruxelles. -20% aux membres du GRACQ qui viennent à vélo pour s'entraîner.

CAMBIO
Réduction de 10 euros lors de l'inscription au service Cambio (service de voitures partagées) www.cambio.be

Vélocistes offrant des réductions aux membres du GRACQ (en possession de leur carte !)

Cycle CYD	14, av. E. Pirmez, 1040 Etterbeek	- 10% sur tout : vélos neufs, accessoires, pièces et main d'oeuvre
J.O. Bikes	4, rue Général Fivé, 1040 Bruxelles	- 5% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir
A. Vincent Cycles	18, pl. Fernand Cocq, 1050 Ixelles	- 6% vélos neufs - 10% accessoires et pièces vendues ou montées
Fun Bike	100, rue des soldats, 1082 Berchem Ste Agathe	- 10% sur tout : vélos neufs, accessoires, pièces et main d'oeuvre
Magic Vélos	4, av. Charles Quint, 1083 Bruxelles	- 10% sur vélos neufs et entretien + transport gratuit
Cyclo Europe	127, av. Notre-Dame, 1140 Evere	- 5% sur tout : vélos neufs, accessoires, pièces et main d'oeuvre
Ets Deloz	1485, ch. de Wavre, 1160 Auderghem	- 10% sur tout : vélos neufs, accessoires, pièces et main d'oeuvre
Moving Store Cicli Marisa	2033, ch. de Wavre, 1160 Auderghem	- 5% vélos neufs, accessoires, pièces et main d'oeuvre
Vélo Pipette	47, rue de l'Hospice communal, 1170 Wat.-Boitsfort	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir
Bike Service	210, ch. de Drogenbos, 1180 Uccle	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir
Eurobike	74, ch. de Ruisbroek, 1180 Uccle	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Véloxygène	395, rue Vanderkindere 1180 Uccle	- 5% sur tout sauf sur vente et location de Brompton.
Eddy Sport	476, av. Georges Henri, 1200 Woluwe-St-Lambert	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir
R-Bike (Wavre)	322, ch. de Louvain, 1300 Wavre	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Moving Store	501B, chaussée de Louvain, 1300 Wavre	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Symens Cyclos Services	18, rue de Rixensart, 1332 Genval	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Espace 2-roues	7, rue du Culot, 1341 Céroux-Mousty	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
GKV Cycles	331, chaussée de Charleroi, 1370 Jodoigne-Souveraine	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Milcycle	1, Parvis Notre Dame, 1640 Rhode-St-Genèse	- 10% vélos neufs, accessoires, pièces et main d'oeuvre
Cycles Sluse	1, Quai des Ardennes 4020 Liège	- 10% sur pièces et textile vélo
Cycles Deroy	90, rue Mathieu de Lexhy, 4460 Grâce-Hollogne	- 10% sur tout : vélos neufs, accessoires, pièces et main d'œuvre
Basilio Cycles	23, rue Entre-deux-portes, 4500 Huy	- 10% vélos neufs
Go Sport	20, avenue de la Gare 5000 Namur	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir
Seidoff	155, av. J. Materne, 5100 Jambes	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Cycles Bodart (père)	192, chaussée de Charleroi, 5140 Ligny	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Cycles Bodart (fils)	2, chaussée de Marche, 5377 Baillonville	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier
Carrosserie A. Gantois et Fils	68, Route de Beaumont, 6536 Thuillies	- 5% sur vélos neufs, accessoires et pièces
Godfroid Sport	11b, Route de Poix, 6870 Saint-Hubert	- 7% sur tout sauf sur produits alimentaires
Maison Alain Barbaix	18, rue d'en Haut, 7864 Deux-Acren	- 10% vélos neufs
Bestbike	27-29, av. Charles Thielemans, 1150 Woluwe-St. Pierre	- 10% vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir

Si vous obtenez de votre marchand une réduction pour les membres du GRACQ, faites-le savoir immédiatement à la rédaction.

Cotisation

- **cotisation normale : 20€**
- **abonnement tarif social (demandeur d'emploi, étudiant…)-: 10€**
- **cotisation de soutien-: 25€**

La cotisation payable au compte n° 523-0404220-96 du GRACQ asbl, donne droit à **la revue**, aux **réductions** octroyées par les vélocistes et à une assurance en **protection juridique**.
Nous vous rappelons que le GRACQ bénéficie de l'exonération fiscale pour les dons de 30€ ou plus (la cotisation au GRACQ n'est pas considérée comme un don). Vous pouvez aussi nous faire un ordre permanent de 2,50€ /mois. Toutes les personnes ayant versé 30€ ou plus au cours de l'année recevront une attestation à joindre à leur déclaration d'impôts.

Non distribution ou changement d'adresse
Secrétariat GRACQ, rue de Londres 15, 1050 Bruxelles

ceci est la date d'échéance de votre cotisation

Adresses de contact 02 502 61 30 • www.gracq.org

Bruxelles et environs		
Anderlecht	Alain Gosset	02 522 81 49
Auderghem	Catherine de Frescheville	02 675 76 66
Berchem-Ste-Agathe	Robert Lefebvre	02 465 18 36
Bruxelles-Laeken	Bernard Van Nuffel	02 426 71 82
Bruxelles NOH	Michel Debusscher	02 268 50 98
Bruxelles-Ville	Burkhardt Doempke	02 217 93 42
Evere	Bernard Dehaye	02 215 36 25
Forest	Xavier Detournay	0485 45 09 33
Ganshoren	Julio Sanchez	02 502 61 30
Ixelles	Pierre Ameye	02 503 14 92
Jette	Guy Egerickx	02 424 27 13
Kraainem/Wez.-Oppem	Thierry Heymans	02 731 48 19
Saint-Gilles	Michel Quicheron	02 534 41 78
Saint-Josse-Ten-Noode	Daniel Appelbaum	02 242 42 54
Schaerbeek	Luc Degraer	02 215 45 94
Uccle	Jacques Dekoster	02 345 62 92
Université Libre de Bruxelles	Luc Chomé luc.chome@ulb.ac.be	010 81 60 43
Watermael-Boitsfort	Philippe Delchambre pdelcham@ulb.ac.be	
Woluwe-St-Lambert	Tim Cooper	02 772 55 02
Woluwe-St-Pierre	Olivier Moreno	02 772 20 22
Brabant Wallon	Philippe Degand	010 65 66 90
Chastre	Bruno Van Zeebroeck	010 65 15 44
Chaumont-Gistoux	Serge Denis	010 68 13 28
Court St Etienne	Jean-Luc de Wilde	010 61 69 39
Lasne	Denise Morissens	02 354 97 82
Nivelles	Evelyne Stinghlamber stinglhamber@swing.be	0472 84 11 92
Ottignies	Micheline Schillings	010 41 10 73
Perwez	Dominique Berghman	081 65 61 94
Rebecq	René Mahy et C. Liénard	067 63 67 54
Rixensart	Félix Boute	02 653 29 30
Walhain	Renate Wesselingh renatew@evonet.be	010 65 12 05
Waterloo	Thibaud Colla	02 351 44 93
Wavre	Albert Mahieu mahieualbert@hotmail.com	010 22 84 66
Hainaut		
Beaumont	Jean-Luc Bouvrat	0477 97 54 45
Charleroi	Pierre Timmermans	071 54 17 42
Comines-Warneton	Édouard Debelder e.debelder@skynet.be	056 55 73 78
Lessines	Yves Englebin	068 33 97 37
Mons	Claire Tercelin	065 35 37 38
Soignies	Paul Plak	067 34 05 74
Liège		
Donceel	Vincent Cardyn	04 259 59 53
Herstal	Michel Murzeau	04 264 83 94
Huy-Wanze	J-L Laboureur	085 82 68 11
Liège	Jean-Paul Tasset	04 343 56 06
Ost Belgien	Arnold François	087 56 03 71
Visé	Bernard Gabriel	04 379 44 24
Welkenraedt	André Decroupet	087 88 34 99
Luxembourg		
Marche-en-Famenne	J-L Robert	084 31 32 30
Namur		
Gembloux	Jean-Frédéric Massart jfmassart@skynet.be	081 60 11 06
Namur	Jean-Paul Dock dockgadisseurjp@yahoo.fr	081 73 66 22
Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-école	Patrick Czerwinski	081 81 38 48
Association partenaire néerlandophone		
Fietsersbond	Secrétariat central	03 231 92 95

Editeur responsable : Bernard Dehaye, 15, rue de Londres, 1050 Bruxelles. Bureau de dépôt : Bruxelles X

Belgique - België
P.P.
Bruxelles X
1/7418

vilèàvélo

publication bimestrielle

asbl **GRACQ** - *les cyclistes quotidiens*

Nouvelle adresse à Namur
Maison des Cyclistes
Place de la Station 2b
5000 Namur
T. 081/81 38 48
F. 081/83 05 89
mdc.namur@gracq.org

le **GRACQ** est l'agent délégué **A84** de la Banque Triodos où argent et éthique roulent côte à côte

Rens.-: 02 502 61 30